“The Salé Corsairs,” written by Henry des Castries in 1903 appeared in *Review of two worlds: Morocco of the past.*

Henry des Castries is the author/editor of the inestimable work, *Les sources inedites de l'histoire du Maroc*. Organized into several series, this is a multivolume, multinational work of unparalleled scholarship and research. For anyone claiming to do historical research involving Morocco, extensive consultation of *Les sources inedites* is practically a prerequisite. This is a must if any writer or researcher hopes to have their work deemed to be of value. Composed at the opening of the 20th century, des Castries scoured the national archives of many nations – France, Italy, Belgium, Netherlands, Morocco, and others – and compiled the extracted information he gathered into very readable texts. His added comments and commentaries offer his unique perspective on the items he has extracted and some reflect his era – when France conquered Algeria and then most of Morocco. These he relays to the reader through his liberal use of footnoting.

While he makes it completely obvious that these are *his* thoughts and opinions, this writer has yet to find a single researcher, professional or otherwise, or writer that has cited des Castries work and correctly stated that their citation is to his opinion found in a footnote; furthermore that opinion dates to the first decade of the 20th century and is not from the 15th, 16th, 17th, or 18th centuries. He is also guilty of presenting facts in the body of the work with a footnote in which he interprets those facts; unfortunately his interpretation is often wrong. Instead these writers make it appear that the information they are using dates to whatever period is at hand in the text, *e.g*. at one point des Castries restates some facts about Jan Jansen van Haarlem and one of those is that he was forced to convert to Islam in 1618. When I consulted his reference, it indeed stated that same thing; however it was not the original source either, having a reference of its own. When that reference was found, it *was* the primary source and it did not mention Jan Jansen van Haarlem at all! It involved three renegades from Salé who wanted to return to Europe. Not a single researcher or writer citing this section of des Castries work has ever wrote anything other than this matter of Jan’s religious conversion was one of the facts des Castries uncovered in the archival records. While this failure on des Castries part was relegated to one of his footnotes, he failed to indicate that it was from a secondary source, and for that he can be faulted. But it is the unethical and unprofessional behavior of later writers that has caused decades of false statements such as this one being given the status of facts. There is no acceptable excuse that any writer can make to allow for such a blunder especially now when most of des Castries work is readily available on the internet and an increasing amount of the archival records he consulted as well as those records he did not, are also available online. Lastly, many records, journals, and documents have been found over the last century that simply were not available to des Castries. All educated writers and researchers know that you have to consult the original records before you present any information as being a fact – until that step is taken, all that information is ‘*alleged’* or ‘*supposed’* and is to be designated as such in the work. It is this last which is the most disheartening as there is a growing trend in published research to no longer require adherence to this very basic tenet of all writing endeavors.

While it is unfair to blame des Castries for others distortions and errors attributed to his writings, it is fair to make the observation that he could have been a bit less obtuse when stating his opinion, or relating his ‘deduced’ facts, which are often wrong, rather than

mixing them in with the valid and required footnotes, thus leaving it to the reader to determine whether the content of any particular footnote was a reference to an archival source containing additional information he chose to not include in the body of the text or if it was his own private thoughts on the matter.

In this work des Castries does an admirable job of describing the development of the corsair republic at Salé. He correctly states that Salé was the predominant partner in the Republic for over 200 years in the 16th to 18th centuries; he does not even mention the Hornacheros because they played such a small part in the story of Rabat, itself the minor partner in the Republic, that their mention was not even warranted. He correctly attributes the corsair activities to European renegades and is definite in his statement that no Amazighs or Arabs were involved in running a ship or ruling the *divan*.

His fallibilities are on also display in the work at hand. When recounting the story of the ship the *Prophet David*, everything he says about what was done – the ship being seized and sold at Rotterdam to reimburse the Saletians for their losses – he makes sound as if it was somehow unfair. The fact of the matter is that this was what the navigation and prize laws called for at the time. The crew and captain of the *Prophet David* acted illegally when they destroyed a ship as there was no valid legal reason and they refused to contenance any Dutch involvement as the latter tried to intervene on behalf of the Salé corsairs. It was not only legal to hold that crew accountable for the damages caused by their act of thievery and destruction, under exiting treaties, the Dutch had to seize the *Prophet David*. As well, des Castries was not ignorant of those laws for they can be found in his work; this can only be a case in which he let his personal animosities triumph over his ethics when trying to portray a situation as being one thing when he knew that it was something else all together. In another place he portrays the use of flying a false flag as something reprehensible and an act that no one with any honor would ever do, but without saying it quite that bluntly. What he conveniently fails to mention is that every nation, and I mean – literally – every nation, did the same thing and some still do it today.

All that said, this is probably the single work I would recommend for anyone who

(1) wants to know about the *Republic of Salé*;

(2) is limited to reading just one book; and most importantly

(3) does not have access to my book <u>The Most Remarkable lives of Jan Jansen van Haarlem and his son Anthony Jansen van Salé</u>.

I wish I could say that I am an accomplished French speaker and sat down and did this translation by myself – which in a way I did. I copied and pasted each paragraph into Google translate and then reworked their sometimes quizzical translations (and wonder how words like 'ships' and 'buildings' become intertwined or why for half of the time that site leaves the acute accent intact in *Salé* while in the rest *Salé* becomes *Sale*.)

When you encounter items in [brackets] and in *italics* they are either my commentary or an addition that clarifies or completes the preceding text; when in regular type they offer an alternative word or words for the immediately preceding. (Parenthetical words or phrases) are as they appear in the original text. The original paper follows the translation.

Henry des Castries, “Les corsairs de Salé.” *Revue de deux mondes: le Maroc d’autrefois*; Tome XIII, 1903, pp. 823 – 852.

Translated by Dr. Brian A. Smith, with Google translate, Orlando, FL; November 2019.

When, in political circles, one hears with warmth and with touching solicitude the need to respect the integrity of a State, it can be taken for granted that everyone already hopes for the chances of that State’s dismemberment or, to rejuvenate a term that has aged a bit since the partition of Poland, “his *vivisection*.” This is the case of the Moroccan Empire, and the subject if to be considered only by itself, would be quite easy to understand, because it is made up of scattered members, the *disjecta membra,* of the Maghreb -Al-Aksa. The Empire could even be called, aptly, a “fiction created by our European imaginations.”[1]

Empire is a word that has meant nothing when applied to Morocco for nearly four centuries. The important evolution which set Morocco on its path with destiny at that distant time, and which marks a turning point in its history, was the victory of the Sharifian dynasties over the national dynasties; it was a fatal victory which concentrated spiritual and temporal authority into the same hands. While the Christian nations were born of letters, of the arts, by commercial relations and also by a more and more marked separation of the civil power and the religious power, Morocco, after several glorious [native] reigns, recoiled in the obscurantism and in fanaticism [of the sharifian reigns]. In order to seize and maintain power, the sharifs gave to the Maghreb-el Aksa a taste of *jihad*[2] and, if they managed to stop the Portuguese invasion to a certain extent, it was at the expense of the Berber population living under the most blind despotism which ruined that population through their most insatiable greed.

The religious prestige afforded them alone was enough to make it possible for these tyrants who claimed the right to lead by Divine Right [*i.e. being a descendant of the Prophet – or at least convincing those you wanted to rule that you were such*] to destroy the native population. Despite their despicable and odious ways of governing, that they were sharifs was most all the mattered to the naive natives. The Islamic ideals spread through a very cleverly conducted program of propaganda that was highly organized, eventually infiltrating every Berber tribe of Maghreb-el-Aksa. The Berbers despite having centuries of brilliant rue under their own native dynasties [the Almoravid, Almohad, Merinid, and Wattasid], began to respect a spiritually depraved, lesser power. In their eyes, it was better to be badly governed by a sharif than be ruled by their own glorious sovereign. The former *was* the religious authority while they were convinced the latter was incapable of understanding the Koran and had to obtain external religious approval for all of their acts. The Sharifian missionaries taught that *esprit de corps* (that’s what they called the autonomist spirit) was a remnant of paganism. “God,” said the Arabs, “has delivered you from that pride which dominated you in times before Islam; he has taken away the pride of your birth.” The weakening of the national feeling among the Berbers was the desired result of using sermons to make them believe they were inferior.

---

[1] “Morocco and the European powers,” by M. Reaé Pinon. See *La Revue* of February 15, 1902.
[2] This restriction is necessary because the main cause that came to divert Portugal from its plan of occupation of Morocco was the conquest and exploitation of Brazil.

These serons were not haphazardly employed; they were given in a set series to make them pliable subjects suitable for conquering. This helps to explain the submission of the Maghreb-el-Aksa, and how the Berbers related to the sharifian Arabic dynasties that represented the basest corruption of power that got their start in the 16th century [*with the rise of the Saâdi*].

One of those nameless and dateless traditions that circulates in Morocco, but which is not less characteristic of them for that reason, shows that the subjects of the sharifs were fixated on the vices of the Arabs while, at the same time, they recognized the superiority of our political institutions without envy [*i.e.* they did not want to emulate the Europeans despite knowing that it was better]. A prince sent his son to Europe and asked him on his return what impression he had of his stay with the Christians; he received this reply: "Their government is like our religion; their religion is like our government." That, by restoring the implied adjectives, meant: "Their government is as perfect as our religion; their religion is as detestable as our government." The conclusion made, which seemed useless to express, but was so obvious to him, was this: "Our way is still the best."

And yet the Morocco of the sharifs, so divided and so troubled that some chronicles speak about "the ordinary rebels who are the Kings of Fez and Morocco," as one would talk down to his subjects; this empire made itself so imposing during the 17th and 18th centuries, that the Christian powers sought its alliance, and, unbelievably, stooped to the level of paying tribute to it. The "Salé Corsairs," a more daring than powerful navy, was then the terror of the merchant vessels in "the Sea of the Ponant," as the Atlantic was called as opposed to the Mediterranean, "the Levantine Sea" which was the theater for the exploits of other Barbary corsairs. It was necessary to assure the merchant fleets by treaties of peace and tributes of security against the attacks of the "Saletins" since the jealous rivalry between the Christian nations prevented them from destroying the corsairs, and that their navies regularly refused to protect the interests of the commercial vessels did not help. It was, moreover, of prime interest for European commerce to preserve the Moroccan market, for, despite the various difficulties, the import and export traffic was of considerable financial benefit as well as being the source of the problem.

This is the story of pirates of Salé, their den, their origin, their means of action and the European policy aimed at them that we would like to trace. If this purely historical study does not lend itself to digressions on current questions, it will offer at least an interesting reconstruction of the face of one of Morocco's most curious aspects from the past; nothing in the present can evoke this past, because in this country where institutions and customs change so little, the corsairs of Salé have disappeared without leaving a trace.

I

We can recognize in the maritime history of Morocco three well-characterized periods. The first corresponds to the domination of the Berber dynasties on the Hispanic peninsula, the foundation of the double empire of Africa and Spain the Almohad rulers, masters on both sides of the Strait of Gibraltar, needed fleets to provide communications between the two parts of their States, as well as for their expeditions in the Mediterranean; it is the period of the organized navy. Pirates were in Morocco at that time; but they operated outside the authority of the Berber emirs, who sometimes, on the

contrary, were obliged to give them chase: the destruction that they visited on the coasts of Spain, already at the time of the *Ommiades*, belong to the raider rather than the corsair. In the second period, we see the revenge taken by Spain and Portugal on their invaders, which is followed by the occupation by Christians of the main maritime cities of the Maghreb-el-Aksa: it is a defensive period for Morocco; the maritime war is confined to attempts made by the Merinid Sultans to rescue Muslim Spain; on the Atlantic coast, at Mamora, north of Salé, a pirate nest becomes famous; but they are pirates of all lands, "and more Christians of all nations than Muslims." Finally the third period of history, the one we propose to study and which is by far the most important, begins after the advent of the sherifian dynasties and the resumption by Morocco of its maritime ports; two events of capital importance mark the beginning of the foundation of the *odjak* of Algiers by the Turks and the displacement of the European trade which, following the discoveries of the navigators, abandons the Levant more and more in favor of going towards the West; the Strait of Gibraltar will become the great trade route. This period ended when the Moroccan corsairs disappeared in the 19th century, more than 20 years before the Barbary Regencies.

Two cities on the coasts of Morocco had escaped the Portuguese and Spanish companies: Salé on the Atlantic Ocean, and Tetouan on the Mediterranean. They were the cradle of Moroccan pirates but Tetouan never reached the importance of Salé in the size of corsair weapons. Salé was, with Tripoli, Tunis and Algiers, the 4th corsair mecca of the Maghreb. Tetouan, watched over by Spanish Ceuta, was chiefly active in the Mediterranean, while the pirates of Salé, as we have said, operated most often on the "Ocean Sea." The maritime places which Morocco had just reconquered from the Christians were, for the most part, ruined and deserted; if they offered corsairs valuable shelter, they could not serve as ports or defensive forts.

Salé, at the mouth of the Wadi Bou-Regreg, on the right bank of the river faces Rabat on the other bank, and the situation of these two towns is somewhat reminiscent of that of Bayonne and St Esprit at the entrance of the Adour. Salé and Rabat could be called sister cities, since this euphemism is most often used to designate two neighboring cities, jealous of their preponderance. The Salé-Rabat group, or rather the mouth of the Bou-Regreg, is a position of the highest importance; it is the key of the empire of Morocco on the Atlantic from the political, economic and strategic point of view. The terrace, in which the river has dug out its bed, comes from an *orographic node* situated not far from the northern slope of the High Atlas, opposite the valleys that go south towards the Tafilelt; this *orographic knot*, comparable to our central mass, as a center of dispersion of waters and a natural fortress, has the peculiarity that it can not be turned easily from the south, being almost welded to the slopes of the High Atlas. In all the other directions, that is to say, towards the West, the North-West, the North and the North-East, this *orographic knot* has given rise to strong elevations which are terraced and flourish in range to stop all to the North at a line from Rabat on the Atlantic to Oudjda (eastern border of Morocco) by Meknez, Fez and Taza.

Among these terraces, that of Bou-Regreg is particularly interesting because it has long been, and one could almost say, still constitutes a political dividing line. Two centers of hegemony were created on both sides the first, the most important, north in Fez; the second, south in the city of Marrakech. The Bou-Regreg terrace, oriented from the South-

East to the North-West and ending in a head on the Atlantic, cuts Morocco into two distinct parts, formerly known as the Kingdom of Fez and the Kingdom of Marrakech (Maroc)[3]; it [the Bou-Regreg] blocks all direct and easy communication between the two capitals, and the sultans themselves are obliged to cross it at its north-west extremity, and to pass through Rabat in their periodic transits from north to south. It is not that the obstacle created by nature is very considerable, the country does not present very serious difficulties but it is inhabited by confederations very jealous of their independence and on which the sharifian Sultans, despite many expeditions, have never been able to establish their authority there in a firm and lasting way.

The Rabat-Salé group, located in a semi-detached location between the region of Fez and that of Marrakech, participated in both, although attached more naturally to Fez of which it is the real port. Because of this position, we can focus on one or the other of the two capitals, as it is possible to isolate the two countries that actually have this point of contact. Let us add that the great route from Tlemcen to Fez ends on the Atlantic at the mouth of the Bou-Regreg. The importance of this point had been recognized since antiquity and, long before the Romans, the Carthaginians had established a colony there "Every ruler," says Godard, "sat at the mouth of the Bou-Regreg, as the better position of the coast."[4] According to the epochs of history, the Rabat Salé group has been designated by the name of Salé as being that of the two cities which prevailed in antiquity. At the end of the 12th century, the Almohad sultan Yacoub el Mansour (1184-1199) founded Rabat, and this is the name of the new city, which is frequently encountered in history until the 16th century. After that time, Salé becomes preponderant for trade and for the *course* [of the corsairs]; Salé asserts itself in a republic sometimes acting as a vassal state, sometimes independent, and its reputation eclipses, for more than two centuries, that of its rival Rabat which remained faithful to the sovereigns of Morocco. Only at the end of the 18th century, with the navy completely gone did Rabat take precedence over Salé, whose name fades more and more from history.

Salé, placed in a situation so advantageous compared to Morocco, was however, from the maritime point of view, only a "bar harbor" without depth; the port was formed in the river channel, whose rocky bank on the side of Rabat faced a sand-bar on the Salé side, tightening the pass; ships were often forced to unload their guns and goods on the high seas in order to cross the bar. It should be noted that the other corsair cities were not better protected. Tripoli was exposed to bad winds from the sands; Tunis communicated with the sea by a channel so narrow that a galley had difficulty passing through it; Algiers was not even situated in a cut of the coast, and its dock, constantly repaired by the Christian slaves, offered only a mediocre shelter. It can be surmised that these maritime conditions, defective for an ordinary port, were on the contrary favorable to the establishment of pirate haunts; they caused the pirates to have flat, light-weight boats, whose speeds were much greater than the ships of the Christians, and which, moreover, had the advantage of concealing themselves in the smallest bays where our ships could

---

[3] It seems that it is time to give back to this city its real name of Marrakech; when Morocco is given to both a city and a state leads to much confusion; this is why the expressions kingdom *de* Morocco and kingdom *du* Morocco are far from being synonymous.

[4] For the various authors quoted without reference, one can consult A Bibliography of Empire of Morocco from the earliest times to the end of 1891 by Lieut.-Col. Sir R. Lambert Playfair and Dr. Robert Brown 1893, London.

not reach them, being forced to anchor offshore. Salé, with its bad port, was however the best "market of the West." Europe was selling its products to Morocco and their affluence was such that the goods were selling below their value. "It would be very necessary," writes one of our consuls at Maurepas in 1699, "that Your Highness is giving orders to decrease Salé's commerce by half, and to stop the French merchants from going there as frequently as they do; count, my Lord, that the very good balance, they will make very bad, so that today the goods of Europe are cheaper in Barbary than in Europe, by the amount that has been carried."[5]

II

It was to the Spanish Moors who settled at Salé that the city owed its prosperity. From the beginning of the 16th century, in 1502, the first expulsion decree had made thousands of Muslims emigrate from Spain to Morocco, on pain of death and confiscation, they went to Africa.[6] Philip III issued the definitive expulsion order in 1610. It was at Salé, at Fez, and at Tetouan, that the proscribed ones settled in greater numbers; but while in Fez and Tetouan the Andalusians, as they were called, were soon absorbed by the native population; they did not merge at Salé with the inhabitants of the city, and came to dominate it by their number and their wealth. Salé, whose port already had some privateers, was particularly attractive to those Moors who, having the taste of maritime weapons [unlike those from Extremadura, including the Hornacheros, who had no experience with the sea], saw in *the course* (meaning the voyage of a pirate or privaeering fleet) a way to avenge themselves on Spain in particular and of Christendom in general, while increasing their wealth. Sultan Abd-el-Malek (1576-1578) favored settlement in Salé, those Andalusian families who subsequently exercised the lucrative professions of shipowner and merchant, and who were soon to shake the authority of the sovereigns of Morocco.

At a time when Arzilla, Larach and Mamora were still in the hands of the Christians, Salé was the first Moroccan port on the ocean to cover the Strait of Gibraltar from which it was only fifty leagues distant. This situation, remarks Father Dan, allowed the corsairs "to be always in ambush to go to meet the merchant ships which pass from the Ponant to the Levant, the Ocean to the Mediterranean. They are much helped by being native Spaniards and renegades, they know the language and the country where they hide themselves in disguise to spy on the ships, then they leave the Spanish ports and from other places." In addition to the Spanish renegades, there were still among the emigrants of the peninsula many of those Moriscos who were forcibly baptized in Spain and who returned so often to Islam that the popes had been forced to decide that relapsers of Muslim origin would be absolved as many times as they apostatized.[7]

The Andalos de Sale, taken as a whole, were, as we see, people more or less malleable in their beliefs and in which religious convictions were greatly blunted; the tribes of the

---

[5] Foreign Affairs, Memoirs and Documens. Morocco 3, f ° 187

[6] Decree of February 12, 1502. The Moors were allowed to dispose of their property and were assigned to the category of "Turk" for the duration of their stay in Spain.

[7] Bull of December 12, 1530. Some of these expelled Moriscos had not renounced the Christian religion, and it was, in part, that Father Joseph du Tremblay was sent to Morocco as envoy by his mission of Capuchins of the province of Touraine. *Ex relationibus P. Leonardi and Josephi Paris., Annotare libuit ... missionary duos captivos in Marochio obtinuissea Regeut ministrare posses sacrament a captivis catholicis numero tria millia idemque præstare Mauris fidelibus who ex Hispania ejecti in fide catholica ibi permanserunt*. Acta S.C. of Propaganda Fide, 22 Feb. 1627, p. 191 verso.

neighborhood considered them very mediocre Muslims; the mere fact of being subjects of the Christians made them look with that contemptuous pity that the Moroccans of today have for our Algerian subjects. Subsequently, the Turks and renegades of Mediterranean origin came to Salé, all rogues by profession, and this colorful population eventually resembled that of other corsair cities. It was characterized by an enterprising and mercantile spirit, an absolute lack of scruples, and the gathering of fortunes gained in adventurous expeditions. It may be said that, in religion, the populations of certain Christian cities of the Mediterranean, and in particular those of Genoa, Pisa, Livorno, and Barcelona, resembled them very much. On both sides slavery was the main objective of *the course*; the Genoese even dishonored this trade by trafficking in Christians and Muslims and by the white slave trade to supply the Circassian harems of Egypt and the Maghreb. In the middle of the 17th century, wealthy ship owners in Genoa were served by Barbary slaves, and Mouette recounted that at the same time a Tlemçen Moor was a slave owned by the Cardinal of Aragon. "We believe," says Mas Latrie, the most well-informed author on the subject, "that the statistical facts for the Mediterranean theater of the 11th to the 16th century, if it were possible to draw them up, would place a heavy responsibility on the Christians for all the looting and the maritime devastation that we reject too easily and assign to the account of the Barbary States. If Christians seem to us to have suffered more from Muslim piracy, it is because they [the Christians] had a greater trade and their coasts were less easy to defend, and because their history is better known to us than that of the Arabs. The testimonies of Christians reveal that all the evil attributable to the corsairs is also attributable to the Christian pirates. From the 12th to the 15th century, Greeks and Latins committed countless crimes on the sea."

The form of the government created in Salé resembled those in the Corsican cities of the Mediterranean, whether Barbary or Christian, for Salé, like them, came to form a republic. It is a law of history that all the great maritime and merchant cities, merchants, on the Mediterranean as on other seas, have always aspired to autonomy. They almost always remained outside the parties that were fighting for territorial sovereignty. They owed their power to commerce and to the *course*; continental wars were of little importance to them, for their interests were on the sea. They had a life of their own, mores and habits which required special laws, and finally they possessed great wealth of which they wished to be the only ones to profit. These cities gradually detached themselves from the States which fostered them, to establish themselves either as vassal or independent republics. If some, such as Marseilles, La Rochelle, and Saint- Malo, did not realize full independence because of the strength of the central power, at least they had privileges and franchises that amounted to a genuine autonomy.

It is with Algiers that Salé was the most analogous. The city of Barbarossa was attached to the authority of the Sultan in Constantinople only by a weak bond of vassalage; Salé paid the Sultans of Morocco only a gratuity payment; her official boss, when she had one, had nominal sovereignty, and their position was even more precarious than that of those *agas* of the Turkish militia who governed under the names of pasha, agha, and dey. Algiers was actually a republic of Janissaries[8] in the midst of natives and renegades, and what the Janissaries were at Algiers, the Andalos were at Salé. As the first brought to

[8] The janissaries were recruited largely from the Christian subjects of Turkey, who were obliged to furnish, when necessary, a thousand young men each year; taken away from their families, they were sent to Bursa (Brousse) to receive a Muslim and military education.

Algiers the Turkish language and the laws and customs of the Levant, the Andalos brought the Spanish language to Salé and a large part of the laws and customs of the peninsula too. Nothing indicates this more than the lists of the members of the divan of Salé where we read Blancos, Squerdos, Ozaras, etc., with some Arab names, accompanied by an ethnic nickname el Cortoubi (of Cordoba), el Gharnathi (from Granada). Just as the Janissaries had concentrated in their hands all the power and did not allow any authority to be held by natives, so the Andalos could alone be part of the *divan*. [*Except for those Dutch members*] From the point of view of religion, we have already said that the Andalos were lax; the pirates of Algiers were not better Muslims. It sometimes happened that both of them captured ships laden with Spanish wines, with which they got drunk [*never mind the 1000s of gallons that were made in Salé every year*]. They drank it because selling it was a greater offense to God than imbibing was; lord d'Aranda, witness to these libations during his captivity, noted in his journal "The drink is tolerated, but not to sell it."

Salé, like Algiers, derived its principal income from the corsairs and customs duties, which implied the coexistence in the same city of two seemingly contradictory functions, piracy and maritime commerce. A peculiar fact for an era that did not always respect the modern tolerances of international law – commerce and corsairs existed side-by-side and often both were performed by the same people. Christian merchants were often surrounded by the care and consideration of the inhabitants of the Muslim ports, though they remained exposed outside the waters of Algiers or Salé to all the enterprises of the pirates. Trade with the Europeans was a source of too much profit for the Barbary Coast ports, so much that effort was directed to keeping it safe but they could not escape the religious prejudices or the repeated hostile acts. In Morocco especially, European imports were considerable, because they extended to the towns of the interior, while in the Barbary Regencies [*Algiers, Tripoli, and Tunis*] trading was almost exclusively limited to the coast. This freedom enjoyed by Christian traffickers of goods, and which has so completely disappeared from Morocco, was also a necessity for corsairs. This interaction allowed them to sell most of the cargo taken from Christian ships, booty that they would not have had if the commercial traffic was not plentiful and constant. Often the captured objects had no value to the Muslims, but they had outlets in Genoa, Livorno and Florence where the goods were sold at low prices. A royal decree forbade the purchase of pirated goods in France on pain of confiscation and a fine. It is necessary to explain the presence of Christian chapels in the port cities. The right of Christians worshipping in their own chapels was not due to any religious toleration from the corsairs, but because European merchants made it a formal condition of their arrival and of their traffic in goods and merchandize.

Another effect of the coexistence of piracy and commercial freedom, which is likely to surprise us, was the presence in the same city of Christian merchants peacefully going about their business and other Christians, sometimes of higher quality, loaded with chains, engaged in the most difficult labors and enduring the most cruel torments. These unfortunate Christians had been captured on the seas of the Ponant or the Levant, and reduced to servitude; they were the most important part of the spoils of the depredations visited upon European ships and one can almost say that without the profits realized from ransoming or exchanging captives, there would have been no pirates in the Maghreb [*because so many were slaves in Europe*]. The capture of slaves was, moreover, the

objective of the Christian privateers too when they gave chase to Barbary ships. There was little parity between the Christians and Muslims though. The Christians did much more trading by sea and they had a greater number of ships or targets. The merchant vessels only carried a small number of crew, the minimum required to sail a ship, while the corsairs existed to prey on the merchant ships and thus were brimming with men and weapons.

Christians, with the exception of a few pilgrims traveling by sea to Mecca, came only with privateers, while Christian slaves were overwhelmingly caught on merchant ships. This trade between Muslims and Christians was never completely stopped by international treaties. The demarcation between the privateer and the pirate, between the *course*, a legitimate act of the naval war, and the brigandage at sea exercising itself at any time and against any nation, was very slow to establish itself in Europe, so much so that the words *corsair* and *pirate* have remained almost synonymous.[9] This distinction was never fully accepted by Muslims; for them, the Christian being the enemy because of his religion, one was in a permanent and legitimate state of hostility with him. Such a doctrine amply justified, apart from the right of retaliation, the enterprises of our [Christian] corsairs against those of the Maghreb. "Pere Dan does not blame the enemies of the faith," writes Father Christian, "for the voyages made by the Christians."

III

The great extension of piracy on Barbary Coast has led some authors to believe that the people of the Maghreb had navigation skills. Others have assumed that they were introduced to this knowledge either by the Normans or by Greeks. Contrary to these opinions, we do not think that the various races fixed in the Maghreb – the Berber, Arab-Berber and Arab – have ever trained well-engaged people on the sea. No doubt the conquest of Spain, the Balearic Islands and of Sicily suppose the existence of fleets; but these fleets served only to carry troops, and it is probable that the conduct of the building of vessels was entrusted to renegades, or even to Christian captains. As for the Barbary Coast merchants who traded with the Christian countries, they did so rather as ship owners and merchants than as captains of ships.

We must also reject any assimilation of Maghreb Arabs with those who, from time immemorial, sailed on the Red Sea, the Persian Gulf and the Indian Sea. The Arab tribes engaged in navigation are those fixed on the southern coast of the peninsula; they are an exception in Arabia. The true Arabia, that of the pastoral tribes, that of the Prophet, that of Mecca and Medina, is the plateau on which one rises abruptly after having left the coasts. It is from this country so little made to train seafarers that came the Arab tribes who settled in the Maghreb. Sultan Moulay Ismail himself, in a splendid letter addressed to Louis XIV acknowledged that "God had given the Muslims the dominion of the lands, leaving to the pagans that of the sea." "By God," writes Ben Aâïcha, the captain of the sea, the great admiral of Salé, to his friend Pontchartrain, "if the Arabs were people to make war by sea and to mount ships and galleys, we would not let a single English corsair pass through the Straits of Gibraltar; but it's because the Arabs only know the backs of their horses [that the English can pass through the Straits]."[10]

[9] The letter-of-marque issued to authorized corsairs distinguished them from pirates; but, as the deputy Lasource said in the Legislative Assembly, on the 1st of June, 1792, "one soon wears the badge of brigand, when one is a licensed thief."

We are, therefore, forbidden to say that the pirates of Tripoli, Tunis, Algiers, and Salé, to name but their principal cities, were not generally recruited among the natives of the Maghreb, and we add no more from the Turks. For those to whom we give this name were, for the most part, renegades or descendants of renegades. The number of Christians having renounced their faith and located either in Turkey or in the Barbary States, is impossible to evaluate even approximately, [but it] exceeds all suppositions. The sharifs of Morocco, before the creation of their Black Guard, had a personal bodyguard of renegades and it was this troop, reports Treillant, who, at the battle of Tagouat (August 30, 1595), decided the victory and "gaigna the price on all." According to the testimony of Pere François d'Angers, a Capuchin sent on mission to Morocco by Pere Joseph in 1626, "the coasts of the Ponant were bare of sailors, but the renegades were common." Of 35 galleys in Algiers in 1588, 23 were commanded by renegades. In the regency of Tunis, at "La Mahomette," the square neighboring Porto Farina, le chevalier de Vintimille notes, in 1606, that there were "as many apostates as would be necessary to make war.[11] The Barbarossa brothers were renegades; these founders of the Odjak of Algiers, were born at Metelin; renegade – the famous corsair Mohammed Kuprili, from the family of Mastaï Ferretti, who later gave Pope Pius IX to the Church; renegade – the terrible Dragouth was born in Anatolia, it was he who braved [Andre] Doria's fleets of so often and founded the regency of Tripoli; renegade – that other pirate whom the chronicles of the 16th century call Louchaly, or Ulluch-Ali, and whose real name was Euldj Ali (*le renégat Ali*) was born in Calabria and, according to Brantome, "he had took the turban to hide his ringworm." The spectacle of Barbary filled with "Greeks, Russians, Portuguese, Spaniards, Flemings, Germans and others who had abandoned the worship of the true God to sacrifice to the devil," excited the indignation of Pere Dan "What if I had to" he wrote, "draw a parallel from such an unfortunate country where the blackest crimes are at home and they are in their element, I could compare it better only to this *paillarde de l'Apocalypse* (satyr of the Apocalypse) who, mounted on the beast with several heads and holding a cup in his hand, is intoxicated by the sweetness of his charms [*that he bestows upon?*] all the peoples of the earth."

There were indeed some natives of Barbary who trained in the craft of raïs, captains of ships but their nautical knowledge was always very insufficient. "How many" wrote a merchant captain who had fallen into captivity "…how would they be with interrupting our trade if they knew how to navigate. The pirate who took me was lost without the resources we had. I was forced, pistol held to my throat, to pilot the ship alongside those to be taken. Most of the *raïs* of the Turkish galleys were renegades; it was the same with the pilots. "The Turks" wrote the Sieur de Rocqueville, "are idle and unaccustomed to work. When they are at sea, they do not do anything but take tobacco and sleep. Without the renegades, they could not sail or *course*."[12] Such was the inability of their crews that one was sometimes compelled to "defraud a few Christian slaves" to assist in the maneuver.[13]

---

[10] Foreign Affairs. Morocco. Correspondence, I, folio 120. Ben Aâïcha had been sent to Louis XIV as the ambassador of Moulay Ismail. His wit was very much appreciated at court, and the *Mercure de France* was filled with his good words. He is usually called Ben Aïssa.
[11] Henry du Lisdam. L'Esclavage du brave chevalier François de Vintimille. (Lyon, 1608)
[12] Rocqueville, *Relationdes mœurset du gouvernement des Turcsd'Alger*, (Paris, 1615)
[13] "*Voïage de Levant fait par le commandement du Roy en l'année 1031*, par le S^r. D. C." [des Hayes, Baron de Courmesnin], in-4e. (Paris, 1624).

This recruitment of *raïs* and pilots among the renegades, which was already a necessity in the Mediterranean with the easy navigation of the galley and its derivatives, was much more necessary in Salé where the building of long and exclusively rowed vessels did not possess the nautical qualities needed to face the Atlantic storms, were replaced either by *caravels* or by light *pinaches* [*without?*] oars and in the following by *vaisseaux ronds* or round vessels, when this type was standard in the 17th century.

The Saletin ships no matter the type, had to draw very little water due to the shallowness of their port; but they had a huge volume of arms and men and artillery which was equal in tonnage, if not greater, than any European ship. Everything was sacrificed to speed and offensive power. Apart from the ships crew, the men were those who were attracted by the looting and among them were natives, because if the *courses* of the Maghreb, as we have said, were not *courses* of sailors. They all were disposed to brigandage, and the raid attracted them both on sea and on land. There were 3 distinguishable classes on board a privateer – in the first class was the *raïs*, the lieutenant, the pilot and some other professionals of the sea – these were all renegades; in the second class were the men-at-arms recruited from the Turks at Algiers and from the Andalusians at Salé and some natives from nearby tribes who were attracted by looting and sometimes by the grant of an exemption from taxation, as was the case in Morocco; and thirdly came the class of Christian slaves, manning the sails, or chained to the terrible bench of the rowers; they could not, on pain of caning, approach the rudder or the compass and they were all chained when it came time to fight [*so they couldn't commandeer the vessel*]. In the Mediterranean, where Algerian pirates long retained the exclusive use of the galley, the Christian crews, divided into teams of rowers, were much more numerous than on the Salétin sailing vessels; however, the corsairs of Salé, even after adopting the round vessels, never fully gave up the oars. This allowed them to maneuver in the calm, and, because of this, gave them such superiority that Seignelay had to prescribe in 1680 that, in the future, oars were to be given to the ships of His Majesty that would be armed against the Salé corsairs. This decision was made after an engagement between l'*Hercule*, la *Mutine* and l'*Eveillé* had with these pirates on 21 May 1680 near the *riviere de Lisbonne*. The three French ships had closely cornered the corsairs and would have undoubtedly taken them, but they were becalmed and without oars, the latter escaped by use of their oars. "The Sieur de Langeron, who commanded l'*Hercule*, has no doubt that he could have captured the corsairs he was hunting, if he had been provided with oars at Brest."[14]

IV

Salé's ships, like most of the other corsair centers, were not built in the ports of the Maghreb. "Despite all their treachery, the Barbary corsairs could never complete a galley if it were not for the favor and intelligence they obtain from their boarders, confederates and associates who send them the wood, the carpenters, the masts, the oars, and ready-made chains to enslave Christians.[15] These residents, confederates and associates, were the Dutch. Holland, which in the 18th and 17th centuries possessed the most active and rich merchant navy, was the real arsenal of Barbary and Salé in particular; it furnished the

[14] Lettre du comte d'Estrées à Seignelay.
[15] "*Mémoires portant sur plusieurs avertissemens presentez au roy* par le capitaine Foucques." (Paris, 1609).

corsairs with all the materials necessary for the construction of their ships, or delivered them fully armed vessels. The time was past when the proscriptions of the Popes forbade the transport of weapons, ammunition, and all that could be used to make war on land and sea in the Muslim country. Even among the Catholic nations, France was about the same – only taking into account those prohibitions which the kings had already renewed in their ordinances. So, while the other powers were more or less clandestinely engaged in this trade, it was seen the brave chevalier François de Vintimille, exhausted by fatigue and illness, refused to negotiate his ransom with "Two or three merchants from Marseilles who gave him seven or eight hundred quintals of powder to use for his redemption; he thanked them and told them that he preferred to die in slavery more than to use this powder, and by the rule of conscience he would let those who give such unfaithful commodities, excommunicate and incidentally wound the will of the *Roys*."[16] Holland, much more preoccupied with the interests of her commerce than with those of Christendom, brought into her relations with Morocco and Salé a peculiar spirit and a lack of scruple by which privateers could profit. An incident happened in 1658 to the ship the *Prophet Daniel*, from the port of Lubeck, is a good example. The *Prophet Daniel* had seized a Salé corsair, captured the crew, and set the ship on fire after looting it. A Dutch ship came three days later and claimed that the corsair was not a valid prize, having been captured within the sights of the Dutch who were at peace with Salé. [*Which, contrary to what des Castries implies, was the correct read of the agreed upon navigation and prize laws then in effect*]. As a result the *Prophet Daniel* was forced to sail to Rotterdam in 1659, where it was sold. With the profits from the sale, the Salétins were bought a boat of the same tonnage (*as their burnt ship or as the Prophet Daniel; it is not clearly stated*) which they sent to Salé [*as compensation for the corsair ship illegally destroyed by the captain and crew of the Prophet Daniel*].[17]

The usual field of operations of the Saletins was the Atlantic, where they crossed from the Canaries to the environs of Brest. It was in this part of the ocean where they captured so many merchant vessels from the ports of Bayonne, Bordeaux, La Rochelle, Nantes, Le Havre, Dieppe and Dunkirk, to speak only of the French merchants who were going to buy and sell on the coasts of Portugal, buy wines in Madeira, or who were heading to "the Islands" without being in a protected convoy. The annual return of the fleet from Brazil was for the corsairs the occasion of important prizes, so an escort of galleons redoubled the surveillance of the approach to Lisbon; the king had the coast guarded by frigates of war. All these precautions were not able to thwart the cunning and audacity of the Barbary corsairs at the end of September 1676, when the fleet returned from Brazil. Three corsairs anchored at the mouth of the Tagus and deceived the fishermen of the coast by raising the Portuguese flag [*using false flags was common to all nations at this time*]. Believing that these ships were the early arrivals of the much-anticipated fleet, they approached the ships to offer guidance in to the port; one hundred were captured [*because no other ship was in visual contact when each and every one of the 100 ships were boarded, captured, recrewed and sailed away from the coast? That sounds like a blatant lie*] and the corsairs, fleeing with their prizes managed to seize another caravel returning from Terceira.[18] The Saletins seldom crossed the Strait of Gibraltar to enter the

[16] Lisdam. L'Esclavage du brave chevalier François de Vintimille. (Lyon, 1608), p. 104
[17] Foreign Affairs. Maroc. Mémoires et Documens, 2, folio 86.
[18] *Gazette de France*, Octobre 1676.

Mediterranean, where the corsairs of Algiers opposed to their presence, pretending to reserve for themselves the monopoly of the *course*; they preferred to skim the Atlantic. Some more adventurous sailed *chebecs*, vessels of greater tonnage, left the coast and ventured on the high seas, crossing into British waters. There were even Moroccan corsairs, says Pere François d'Angers, who advanced to Newfoundland and Grand Banks "where they made such strange devastation that only [*by the Haven of Grace?*] Havre du Grace, they captured or sank more than forty ships that were going to fish in the space of two years. People were taken from other maritime cities whose number is not easy to say."

When there was no booty to be had at sea, the pirates made daring descents on the coast; the fishermen lived in continual alarm, and more than one, said Cervantes, had "seen the sun set in Spain and rise at Tetouan." When they had the numbers on their side, the Barbary corsairs ventured into the interior of the country, burst into a sleepy village, and carry off the inhabitants of every sex and age. Sometimes in the midst of entertainments or picnic dinners on the grass, suddenly one could see "people in red breeches and white cloaks" shouting "Dogs, go to those in Salé" [*a frightening pirate yell if there ever was one*.] It was because such adventures occurred on the coasts of France that Molière was able, with much credibility and credulity, to introduce in *les Fourberies de Scapin* the explanation of the galley taking away Geronte's son. Cyrano de Bergerac, the real author of this scene, had the son of the "Pedant" removed by the corsairs, between the port of Nesles and the quai du Louvre. "Hey, because of Triton's twisted cornet, sea god," cried the Pedant, "who never heard that the sea was at St. Cloud? That there were galleys, pirates and reefs?" One would like to believe, for the honor of Europe, that these raids by Barbary corsairs were only exceptional and ended well before their exploits at sea. Unfortunately, this is not the case. In 1816, Lord Exmouth, commander of the British forces in the Mediterranean, met an Algerian pirate who asked him for food for two hundred Christian slaves he had taken on the coast of Apulia and the march of Ancona, threatening to throw them into the sea if the admiral refused; the provisions were granted [*a surprising act since no English captives appear to be involved*].

V

The manner in which the Salé corsairs operated did not differ much from that used by the other Barbary forces. Their exploits were due to the speed of their boats, to the hundreds of armed bandits, to their powerful artillery, but above all to their tricks and their intimidating methods. As for real engagements, they had almost none and they deliberately tried to avoid them, preferring a disarmed and peaceful target to the glorious luck of a fight; the *razzia*[19] on land is the exact same as those on the sea, and in both cases, one flees in haste if the enemy is of greater force or makes a good defensive stand because surprise is the primary factor of success. The audacity of the pirates was therefore relative; it can be said that they only attacked "Upon sighting sails, they want to know whether the ship is large or small, whether it is a King's ship or a merchant, and ask the renegades if there is good news from this discovery or fear; doubts easily take hold in their hearts and they take a long time deciding the question of whether they can take a new prize or be captured."[20] These details given by a captive taken by the Saletins are a

[19] The Arabic word *ghâzia*, which we have Frenchified in the form of *razzia*, applies, moreover, to sea raids as well as to land raids.

very fair observation, and this psychology of the corsair who sees a sail is that of the raider who, after a night's walk, discovers the smoke from the funnels on the morning horizon.

The ruse most frequently used by the Barbary corsairs was to fly false flags, and it worked all the better since they had renegades speaking all the European languages, it was easy for them to think of themselves as Italians, Spanish, Flemish, French or English. When Salé and Algiers, reconciled to England after the capture of Gibraltar, they lived in harmony. The corsairs of these two cities got together to exchange the flags they used to deceive the crews of the commercial vessels which they chased because, while it was relatively easy to distinguish a Barbary corsair from a European cruiser, it was much more difficult to recognize "whether the pilgrim was from Algiers or Salé." Yet this distinction was very important, since merchant ships had to defend against the ships of those two cities that broke the peace with Europe, as only then could only they exercise the rights of a belligerent. When a sail was reported to a *raïs*, he went after it, taking care not to show any hostile intention. He proceeded with the formalities prescribed for the application of the right of visit. It was for him the best way to learn about the strength of the Christian ship and the importance of its cargo, and besides, it exposed his own ship very little, because, by its speed and its armament, the corsair remained always master of the situation. The Barbary corsair, Algerian or Saletin, then fired the shot of cannon over the bow of the other ship called a warning shot. After hoisting a false flag and coming within the range of their cannon, or less distance if allowed; the merchant ship, whose distrust had not awakened and which, moreover, often only had the number of men necessary to sail on board, responded to the warning by hoisting its colors and lowering its sails. [*If any vessel fired a warning shot across the bow of another without hoisting their true colors first, their prize was forfeit. They also had to compensate the crew, the ship owners, any passengers, and the merchants shipping the cargo for any losses they sustained*.] A dialogue would go from ship to ship: "Where were we going?" "Where did we come from?" The most delicate point was the exhibition of papers; maritime law did not specify who, the privateer or the merchant, should go to the edge of the other, and the *raïs* always began by offering to produce his papers on board the merchant ship. The Christian captain made the corsairs suspicious if he refused "to put the skiff overboard," *i.e*. to pick up the *raïs*. Once an agreement was reached, things changed very little at first. The merchant captain knew that, if this was a corsair, he could not outrun or outgun them. The thought of pirates armed to the teeth and in terrifying outlandish costumes swarming the decks of his merchant ship, with the renegades yelling savage cries in all languages; the scene was so diabolical that he often surrendered without a show of force. The passengers and the crew were stripped naked and everyone was put in irons.

Among the many stories in which the details of these maritime dramas are told, Sir Emmanuel d'Aranda's story is particularly interesting because of his air of sincerity and the humor that this Fleming knew how to keep under the most critical circumstance. Sir Aranda traveling in the south of Spain in 1640 and wanting to return to Flanders, disembarked from the *San Sebastian* in favor of sailing on an English ship "to avoid so much sea [*sailing around the south of Spain, through the Straits, up Portugal's west coast and across the English Channel*] and mainly to avoid the danger from the Turks as

[20] *Histoire d'un captif racheté à Maroc*, s.1.n.d. 8e pièce.

they held the coast of Andalusia and Portugal." [*The Turks did not have any ports on the Iberian Peninsula in 1640*] This was a poor choice for him to make, for, at La Rochelle a ship approached with tight sails [sailing fast]. "He was ready with cannon and flew no flag; from these hints it was easy to conclude that the ship was a pirate or corsair. Indeed, it was soon joined by two others. "Then in only a moment of sailing under full sail, they pulled aside us, within reach of a musket." On the stern of the largest ship was a Turk, who was holding a folded banner in his arms with a Christian slave who shouted in Flemish, "*Rendez-vous pour Alger*." (See you in Algiers.) After this cry, the Turk unfurled the banner in the wind revealing a green field with several silver, interlaced half-moons. It is easy to guess how much we enjoyed seeing this banner and the prospect of being taken to Algiers. There was a short discussion, and with the corsairs having promised to make a good quarter (treat everyone well), the English captain put the skiff overboard and surrendered into his enemies hands.

Then the Turkish soldiers, eager to loot, came aboard the twelve-crew Christian ship transporting Sir Aranda; the renegade was English and because of that, they were not treated too badly. "I gave him the money I had on me, and at the same time another Turk put his hand in my pocket, took my case, my handkerchief, my rosary and my *Heures* (watch?) which he returned with the handkerchief but he held onto the rosary with the case; it was because of these, he said that I was a surgeon." The looting of the passengers and the crew often provided the share of the booty for the men-at-arms on a corsair ship; the cargo and the slaves were held for later distribution to the Sultan of Morocco (or the dey d'Algiers), the ship owners and the *raïs*. The men-at-arms were most often forgotten when he cargo and captives were distributed as they had their booty from ransacking th personal belongings of those onboard. Aranda, being transported with his companions on board the corsair, thought he was dreaming "I was in so deep a sleep, the kind where we see strange ghosts that cause fear, admiration and curiosity; noting the various languages (Turkish, Arabic, French, Spanish, Flemish, French and English were spoken), the strange habits and different weapons with ridiculous ceremonies when they pray, I assure you that all this gave me much to ponder."

Such confrontations were common, as we see, and usually ended without any deaths. However, sometimes Christian ships resisted until the last, as was the case of the English captain Bellami who, going from London to Livorno in 1683, was met by Venetia, the famous corsair of Salé. Bellami retaliated with cannon shot for cannon shot until forced to surrender when his powder supply ran out. Afterward he learned he had killed or wounded thirty Saletins. On the other hand, some ships were captured without the privateers making any threats; there were captains who, speculating on marine insurance and acting as barterers, delivered their own ships to the Barbary corsairs [*to take the overly insured cargo*]. Now we arrive at *La Royale*, a sixty-ton frigate armed with six pieces of cannon. The ship was delivered with its crew, passengers, and cargo to a corsair of Salé on 16 September 1670. The captain, Isaac Beliart, of Dieppe, "said Mouette, took a large amount of insurance for his ship, so that he became rich by his loss." An exception to note in this skimming of the seas by the Barbary pirates is that of the ships carrying Trinitarians or Mercedarians, who were going to see to the redemption of captives and, because of this, carried large sums of money to purchase those in captivity. Orders were given to all *raïs* to respect them, and the missionaries received, before they embarked, safe-conduct passes sent by the divans of Algiers and Salé, or even by the

Sultan of Morocco. The reason for this privilege should not be sought in a feeling of pity for the heroic devotion of the "redeemers," but in the greed of the corsairs who had an interest in not drying up the source of the main profit of the *course*, that being the ransom of Christian slaves.

VI

It is difficult today to have an idea of the terror inspired by the Barbary corsairs, and especially those of Salé, the most feared on the seas. All the other dangers of navigation disappeared before these scarecrows who frightened the most intrepid sailors. The prospect of slavery, "more horrible than that of death," partly justified their alarm. This was often mixed with superstitions and more than one sailor saw the Barbary corsairs as diabolical beings, or at least sorcerers and enchanters. The credulous populations of the sea accepted the most unlikely legends circulating on the artifices and evil spells of these Turks whose prayers passed for incantations. The chronicler of the "*Victorial*" tells that he was witness on the coast of Spain to this extraordinary fact "That when the galleys along the coast rowing about two miles from Malaga, the sea being calm, the sky serene, the sun in the south-west, in the middle of the month of May, suddenly there arose a very thick fog which, coming from the side of the city [*onshore, as opposed to offshore whih is where fog normally originates*], enveloped the galleys with such a darkness that, from one ship to the other, a person could not see the other despite their closeness. And some sailors, who had already witnessed this at other times, said that the Moors produced such effects by means of charms, and that they did this so that the galleys would become lost in the fog. But also that it was necessary to untie the rowers just in case the ship would ground on some rock. When this fog rolled in, all [*Christian slaves*] together would make the sign of the cross and pray to God to be delivered from this spell. In fact, as soon as the prayer was said, the fog disappeared as if it turned to nothing in a second; the sky became clear again."[21] When the famous Dragouth, tightly blocked by Doria, managed to escape by transporting his galleys over the ground, and then reappeared on the sea, it was considered that "an infernal and diabolical work to which the Romans, those forces of the nature, could not have undertaken."[22]

France was, in the 18th century, one of the nations most afflicted by the piracy of Salé. The corsairs of Morocco were on our coasts every day, taking a very large number of merchant vessels, and spoiling our commerce. When the news arrived at our ports of some important catch made by the Saletins, the price of everything immediately jumped and the rates for maritime insurance became prohibitive figures; in addition, there were no more sailors available to hire. One sailor with a heightened sense of patriotism, and being one of the best informed on Morocco, was the Chevalier de Razilly. He pointed out to Cardinal de Richelieu, superintendent of the French navy and commerce, the seriousness of the situation in a memoir he addressed to the Cardinal on 26 November 1626, and that man of the sea, rough and modest, often called "a crude speech of a sailor wrote "It is constant that all corsairs live only from what they hack on the French, who call them *sardines* and *flying fish* from the sea. That is why the inhabitants of Salé asked, and received, a million pounds plus a hundred pieces of cannon to take no more French

---

[21] Le Victorial, "*Chronique de Don Pedro Nino, comte de Buelna*, par Gutierre Diaz de Gamez" (1379-1449).
[22] Brantôme, *Vie des grands capitaines étrangers*.

merchants. This they said was their ordinary income taking prizes and they could not live without it." Razilly added that the corsairs of Salé, which were still in their infancy, had taken in eight years "more than 6,000 Christians and 15 million livres, of which France has suffered the two parts of the loss."

Richelieu, who was anxious to destroy piracy, had already resorted to the intervention of the Porte to oblige the Barbary States to cease their *courses* against France; but any intervention that proved ineffective against the corsairs of Algiers, Tunis, and Tripoli, who were government sanctioned, had no effect against the petty pirates on whom the Sultan of Constantinople had no authority. The cardinal adhered to one of the proposals of Razilly which asked for the organization of a cruise against the Salé corsairs.[23] The knight who commanded it departed with some ships whose mission was to block the port of Salé, redeem Christian captives and force the signing of a treaty with the inhabitants of this city and with the king of Morocco, their suzerain. The other part of his project, the consequences of which were of little importance, was not followed up; Razilly proposed to the cardinal that he occupy the island of Mogador and leave a hundred-man garrison there with six pieces of cannon; he wanted to create at the same time a commercial port and what we would call today a fulcrum for the fleet "It would be" he said, "to have a foot in Africa to go further." The idea of Razilly is all the more worthy of remark as the city of Mogador did not exist at the time when he wrote his memoir, this city having been founded a century and a half later, in 1770, by Sultan Mohammed. The cruise of Razilly and the blockade of Salé brought the conclusion of a treaty, but did not result in the cessation of the piracy.

VII

This was the case with all the expeditions undertaken and all the treaties signed during the 18th and 19th centuries, with the illusion of destroying the corsairs at Salé. France most often took the initiative in these repressions and the Archives of the French Navy, like those of Foreign Affairs, contain various memoirs and projects relating to armaments and actions against the Saletins, which testifies that this was one of the constant preoccupations of our navy. But we must recognize the difficulties presented by these expeditions; it was impossible to think of taking the Saletins during their *course* because of their sails: "A vessel of twenty guns has as much as those of the King having forty. On our lightest frigates, the officers of the Royal Navy, accustomed to their ease, carried with them considerable provisions and furniture, which was an embarrassment for these vessels and placed them in a condition of inferiority to the "pinques" of Salé, where the whole ship was occupied by people of war, where the officers lived the same life as their crews and where the greed to gain was all the greater since everyone knew that in case of failure no one would be paid. In a proposal dated 1683 and entitled: "Project to arm well-arm boats and *tartanes* to wage war against the corsairs of Salé"[24] the use of merchant ships of low tonnage carrying fifty soldiers and fifty sailors is recommended; these ships, which would not have aroused the distrust of the corsairs and could, if necessary, anchor

[23] Razilly's memoir exists at the Bibliothèque Sainte-Geneviève. Ms.2036; it was printed in the *Revue de Geographie*, 1886, vol. 19. Père Father Joseph du Tremblay was the instigator of this expedition to which he added four Capuchins from the province of Touraine. See Richard, *Histoire du Père Joseph*, vol. I, p. 323 and Roccoda Cesinale, *Storia delle Missioni dei Cappuccini*, vol. 3, Roma, 1873.
[24] Affaires Etrange. Maroc. Mémoires et Documens, 2, folio 128.

along the coast were they to be pursued by the Moroccan pinques, it was hoped that in a fight where we boarded their ship, we would have the advantage. The "Memoir on the War Against the Corsairs of Salé," dated 1687, calls for the dispatch of six frigates chosen from the best boats; they must have oars, and carry provisions for two months; the crew to be numerous but few officers "because of the large quantity of food and furniture they need, which greatly embarrasses these small vessels." Captains must be good at maneuvers and be people "who do not like the land." This squadron would have crossed from the Berlingues Islands to Salé. Our consul Estelle, in 1698, returned to the charge and demanded the sending of eight frigates to the west coast of Morocco. Pointis, in 1702, proposed to occupy Salé and Mamora; Salé, according to his information, could at best fire ten or twelve cannon shots, and "there can be no enterprise where there is less to be feared." It was not the danger which stopped the execution of these plans, but the considerable expenses which their realization would have required for an unknown result. That is why, in 1732, the merchant captain Nadal proposed to Louis XV to create a lottery, the proceeds of which was to be spent for armaments to use against the Moroccan corsairs. It was the moment of one of our breaks with Salé when our merchant navy fell into disrepute. We could not ship any more cargo to Italy, Spain, Portugal or Holland unless we used English ships which were not exposed to the risk of privateers, as England was at peace with Morocco.

Expeditions organized against the corsairs of Salé, cruises, blockades, bombings, were half-measures more pernicious than useful, from the point of view of realizing the lasting repression of the piracy. The same could be said for those undertaken against the other Barbary States. As for the various treaties which intervened as a result of these operations, they were the shame of Europe. What Depping says of the relations between the Christian powers and the Muslim rulers of the East, applies exactly to their relations with the Barbary States. "In Europe they declaimed; they wrote against their perfidy; but on the spot, they humbled themselves to obtain the freedom to trade." As severe as the punishment inflicted on the corsairs was, it was well known from experience that it would not prevent the *course* from recommencing. Europe was preoccupied with securing the best *modus vivendi* for the future; they negotiated as merchants instead of acting as conquerors and in the name of the interests of humanity; we even agreed to discuss the ransom of the captives with pirates, which served only to encourage them to take more captives. As to the freedom of the seas, each power, treating alone with the Sultan of Morocco, was jealous of obtaining it for itself, and there were nations which, in order to shield their merchant vessels from the corsairs, consented to certain diminutions in the ceremonial reception of their ambassadors, the maintenance of certain formulas employed by the sharifs and flatterers for Muslim pride; they even went so low as to give the Sultan an annual fee. These servile concessions were unfortunate precedents, which, little by little, were introduced into the Protocols, and remained there until our days; they are the origin of these remittances of presents which the Christian ambassadors on mission to the Sultan solemnly do upon arrival. During the 17th and 18th centuries, most European states bought the vain promise of security on the seas by paying Morocco a tribute in silver annually, and the sharifs called the Christian nations "tributaries;" it was, in the eyes of their co-religionists, to conform to the Muslim precept which proscribes the imposition of a contribution from the Jewish and Christian peoples. At the time when Salé had freed itself from the Sharifian authority, there were several treaties which were

concluded directly with the divan of that city, just as it had become customary in Europe to negotiate with Algiers as there was no recourse to the Porte [at Constantinople] for the redress or intervention. These diplomatic maneuverings were justified by the circumstances at hand but, in consequence, granted recognition to the corsairs as the legal authority with a quasi-official existence for two centuries.

The peculiar and narrow mercantile spirit of the European states in their negotiations with Morocco did not succeed, and the promises of immunity for their merchant fleets remained illusory. It could not be otherwise; if such clauses had been observed, if a power had obtained for its merchant navy a complete immunity, it would have *ipso facto* monopolized all European traffic; the *course* would have disappeared for lack of ships to capture, and the corsairs were not about to endanger their very existence. We have seen, moreover, that the subterfuge of the false flag allowed them to attack the ships of a friendly nation [*just as pirates of every European nation did*]; and lastly, they had always had, at last recourse so as to not give alarm, the possibility of massacring the crew, to take the cargo on board and to sink the ship. This lack of solidarity of the European states, divided by political and commercial interests, was manifested not only in the treaties that the powers were spared in isolation with Morocco, but also on certain occasions when the navies of these powers became the safeguard of these pirates. We have mentioned above the unheard-of fact of the "General States of Holland" obliging the ship owners of Lubeck to pay for a new ship to be handed over to the pirates of Salé, in the place of the one sunk by the *Prophet Daniel* [*which was in accordance with navigation and prize law, a fact known to des Castries when he wrote this; the other interpretation of this hypocritical position was that it was fine to ignore and break the law if your country benefited but not when some other country did*]. In 1681, on July 15th, Jean Bart, with two frigates of 18 guns, hunting on the coasts of Portugal for two Salé corsairs was about to seize one of them. To save itself the corsair mingled with a fleet of English ships "because this nation was at peace with Salé."[25] In the midst of these sad examples of defection, Malta alone, faithful to the statutes of her order which forbade her to treat with the Muslims, hunted the Barbary corsairs incessantly; but the knights, when Europe seemed to shrink from this duty and relied on the knights, could not arm sufficient forces to destroy piracy.

It would have been necessary, in order to annihilate the Barbary threat, a combined action of the Christian nations, which would require the occupation of the corsair cities in force and for long duration. The Sieur de Brèves, who had long represented France at Constantinople, and who had been sent on a mission to the Barbary States, dreamed of this combined action for the destruction of the Ottomans. "The Turk," he explained in a memorandum addressed to King Louis XIII, "should not be attacked with little power; but I would assure [you] that if the Christian princes agreed to a unified action, in the first year this would upset the Barbary corsairs by sea and on land. "It was this general agreement that dashed the hope of cooperation between" princes "and always ready to clash with each other over the order of precedence." Another difficulty was foreseen by Brèves: What would one do with conquest? "It would be necessary," he added, "if it were approved by the said princes, that there should be a project of sharing so that, allowing God victory, we would avoid the debates which might, for this purpose, take place

[25] *Gazette de France*, 1681.

between them."[26] In a less simple language and which is in accord with the philosophy of the 18th century, Raynal, in 1770, advocated the formation of a "universal league for the destruction of Barbary pirates." "No nation," he wrote, "can tempt her alone because, if she did, the jealousy of all the others would put private and public obstacles in the way. It must be the work of a universal league. It is necessary that all the maritime powers contribute to the execution of a design which has interest to them all equally." Raynal rightly supposed, like the Sieur de Brèves, that the realization of his plan would lead to the occupation of the Barbary States and he traced the future conquest in an enchanting picture which will be different from the recollection of all the difficulties that we had in Algeria. "The subjugated countries would remain to the conquerors, and each of the allies would have possessions proportional to the means which it provided for the common cause. These pirates, these monsters of the sea, would be changed into men by good laws and good examples of humanity. Raised imperceptibly to our level by their exposure to our enlightenment, over time they would abjure the fanaticism that ignorance and misery bred in their souls; they would forever remember with fondness the time that brought us to their shores."[27]

Europe, whose moral unity had been broken by the Reformation, and where the policy of self-interest divided as much as the variety of "debts" that remained under the shameful treaties which made it a vassal and dependent on piracy; [*for these reasons*] Europe always failed to reach an agreement for the destruction of corsairs. The question raised at the Congress of Vienna was rejected by diplomats who abolished the slave trade before having the thought to repress white slavery. The Barbary pirates still infested the coast of the Papal States, Sardinia and of the Kingdom of the Two Sicilies in 1816. Lord Exmouth, sent to punish them once again, bombarded Algiers, and still he tried to set an example during those one-sided negotiations which forced the hand of the corsairs, into having the Dey sign a treaty which contained no stipulation about the general freedom of the seas. It took the conquest of Algeria for the Christian nations to free themselves from the tribute they paid to Morocco and Barbary Regencies. But it would be as foolhardy to count on the recognition of Europe for the service rendered to us by our establishment in Algeria, which it would be naïve to think that the native populations would recall with fondness the date of our landing at Sidi Ferruch as was the wish of Abbot Raynal.

Comte Henry des Castries

[26] Francois Savary, Marquis de Mautevrier, Sieur de Brèves, who had left the embassy of Constantinople in 1606, had to compose his memoir at the time when Father Joseph was agitating his project of crossing against the Turks; it was printed under the title *Discours abrégé de sasseurez moyens d'anéantir et ruiner la monarchie des princes ottoman*, s.l.n.d.

[27] *Histoire philosophique et politique des élablissemens et du commerce des Européens dans l'Afrique septentrionale*. Ouvrage posthume de l'abbé Raynal. Paris, 1826, 2 vol. in-8°.

LE MAROC D'AUTREFOIS

LES CORSAIRES DE SALÉ

Lorsque, dans les cercles politiques, on entend parler avec chaleur et avec une touchante sollicitude de la nécessité de respecter l'intégrité d'un État, on peut tenir pour certain que chacun escompte déjà les chances de son démembrement ou, pour rajeunir un terme qui a un peu vieilli depuis le partage de la Pologne, « de sa vivisection. » C'est le cas de l'empire du Maroc et le *sujet*, à n'envisager que lui seul, serait assez facile à opérer, car les parties qui le composent sont, en quelque sorte, des membres épars, *disjecta membra;* le Maghreb-el-Aksa a pu même être appelé ici (1) avec justesse une « fiction créée par nos imaginations européennes. »

Empire, il y a près de quatre siècles que ce mot n'a plus de sens appliqué au Maroc. L'évolution importante qui, à cette époque lointaine, s'est accomplie dans ses destinées et qui marque un tournant de son histoire a été la substitution des dynasties chérifiennes aux dynasties nationales, substitution fatale, qui a amené la concentration dans les mêmes mains de l'autorité spirituelle et de l'autorité temporelle. Alors que les nations chrétiennes *renaissaient* par les lettres, par les arts, par l'activité des relations commerciales et aussi par une séparation de plus en plus accusée du pouvoir civil et du pouvoir religieux, le Maroc, après plusieurs règnes glorieux, reculait dans l'obscurantisme et dans le fanatisme. Pour s'emparer du pouvoir et pour s'y maintenir, les chérifs firent passer sur le Maghreb-el-

(1) *Le Maroc et les puissances européennes,* par M. René Pinon. Voyez la *Revue* du 15 février 1902.

Aksa un souffle de guerre sainte et, s'ils contribuèrent dans une certaine mesure (1) à arrêter l'invasion portugaise, ce fut pour comprimer la population berbère sous le despotisme le plus aveugle et la ruiner par la plus insatiable cupidité.

Le prestige religieux a pu seul faire accepter, malgré leur odieuse manière de gouverner, les tyrans de droit divin qu'ont été les chérifs marocains. L'esprit islamique, par l'effet d'une propagande très habilement conduite, finit par s'infiltrer dans les tribus berbères du Maghreb-el-Aksa et elles en arrivèrent, malgré l'éclat jeté par leurs dynasties nationales, à moins respecter un pouvoir qui était dépourvu de la consécration religieuse; mieux valut à leurs yeux être mal gouvernées par un chef revêtu de l'autorité spirituelle, comme un chérif, que par des souverains, si glorieux fussent-ils, qui étaient obligés de chercher au dehors l'influence religieuse. Les missionnaires chérifiens enseignaient que l'esprit de corps (c'est ainsi qu'ils appelaient l'esprit autonomiste) était un reste de paganisme. « Dieu, disaient-ils, vous a délivrés de cette fierté qui vous dominait dans les temps antérieurs à l'islam; il vous a ôté l'orgueil de la naissance ! » L'amoindrissement du sentiment national chez les Berbères fut le résultat de ces prédications qui étaient loin d'être désintéressées; il permet d'expliquer la soumission du Maghreb-el-Aksa, si relative qu'elle soit, aux dynasties chérifiennes qui occupent si mal le pouvoir depuis le XVIe siècle.

Une de ces traditions qui circulent au Maroc, sans nom ni date, mais qui n'en sont pas pour cela moins caractéristiques, fera voir d'ailleurs que les sujets des chérifs sont fixés sur les vices de leur gouvernement, en même temps qu'ils reconnaissent, sans nous l'envier, la supériorité de nos institutions politiques. Un prince ayant envoyé son fils voyager en Europe et lui ayant demandé, au retour, quelle impression il rapportait de son séjour chez les chrétiens, reçut cette réponse: « Leur gouvernement est comme notre religion; leur religion est comme notre gouvernement. » C'est-à-dire, en rétablissant les qualificatifs sous-entendus : « Leur gouvernement est aussi parfait que notre religion; leur religion est aussi détestable que notre gouvernement. » La conclusion qu'il lui semblait inutile d'exprimer, tant

(1) Cette restriction est nécessaire, car la principale cause qui vint détourner le Portugal de son plan d'occupation du Maroc fut la conquête et l'exploitation du Brésil.

elle était évidente à ses yeux, était celle-ci : « Notre part est encore la meilleure. »

Et cependant le Maroc des chérifs, si divisé et si troublé que certaines chroniques parlent « des rebelles ordinaires du Roy de Fez et Maroc, » comme l'on ferait de ses sujets; cet empire en façade arriva à en imposer pendant le XVIIe et le XVIIIe siècle à ce point que les puissances chrétiennes recherchèrent son alliance et,— fait inouï, — s'abaissèrent jusqu'à lui payer tribut. Une marine de course plus audacieuse que puissante, connue sous le nom de « Corsaires de Salé, » était alors la terreur des vaisseaux marchands dans « la mer du Ponant, » comme on appelait l'Atlantique par opposition à la Méditerranée, « la mer du Levant, » théâtre des exploits des autres corsaires barbaresques. Il fallait bien assurer aux flottes marchandes par des traités de paix et par des tributs une sécurité contre les « Salétins, » puisque la jalouse rivalité des nations chrétiennes empêchait de les détruire et que, le plus souvent, les marines de guerre dédaignaient de convoyer les vaisseaux qui allaient trafiquer. Il y avait, en outre, pour le commerce européen un intérêt de premier ordre à conserver le marché du Maroc, car, malgré les difficultés de toutes sortes dont il était entouré, le trafic d'importation et d'exportation y était la source de bénéfices considérables.

C'est l'histoire des pirates de Salé, de leur repaire, de leur origine, de leurs moyens d'action et de la politique européenne à leur égard que nous voudrions retracer. Si cette étude purement historique ne prête pas aux digressions sur les questions actuelles, elle offrira du moins l'intérêt de reconstituer la physionomie du Maroc d'autrefois sous un de ses aspects les plus curieux; rien d'ailleurs dans le présent ne saurait évoquer ce passé, car dans ce pays où les institutions et les mœurs changent si peu, les corsaires de Salé ont disparu sans laisser la moindre trace.

I

On peut reconnaître dans l'histoire maritime du Maroc trois périodes bien caractérisées. La première correspond à la domination des dynasties berbères sur la péninsule hispanique, à la fondation du double empire de l'Afrique et de l'Espagne : les

souverains Almohades, maîtres des deux côtés du détroit de Gibraltar, avaient besoin de flottes pour assurer les communications entre les deux parties de leurs États, ainsi que pour leurs expéditions dans la Méditerranée; c'est la période de la marine organisée. Il y avait bien au Maroc, dès cette époque, quelques pirates; mais ils opéraient en dehors de l'autorité des émirs berbères, qui parfois, au contraire, étaient obligés de leur donner la chasse: les descentes qu'ils opéraient sur les côtes d'Espagne, déjà au temps des Ommiades, relèvent plutôt de la razzia que de la guerre de course. Dans la seconde période, nous assistons à la revanche prise par l'Espagne et le Portugal sur leurs envahisseurs, qui est suivie de l'occupation par les chrétiens des principales villes maritimes du Maghreb-el-Aksa: c'est une période défensive pour le Maroc; la guerre maritime se borne à des tentatives faites par les sultans Merinides pour secourir l'Espagne musulmane; sur la côte atlantique, à la Mamora, au nord de Salé, un nid de pirates commence à être célèbre; mais ce sont des pirates de tous pays, « et plus de chrétiens de toutes nations que de musulmans. » Enfin la troisième période de l'histoire maritime du Maroc, celle que nous nous proposons d'étudier et qui est de beaucoup la plus importante, commence après l'avènement des dynasties chérifiennes et la reprise par le Maroc de ses places maritimes; deux événemens d'une importance capitale en marquent les débuts : la fondation de l'odjak d'Alger par les Turcs et le déplacement du commerce européen qui, à la suite des découvertes des navigateurs, abandonne de plus en plus le Levant pour se porter vers l'Occident; le détroit de Gibraltar va devenir la grande voie commerciale. Cette période finit avec les corsaires marocains eux-mêmes qui disparaissent au XIXe siècle, plus de vingt ans avant ceux des régences barbaresques.

Deux villes sur les côtes du Maroc avaient échappé aux entreprises des Portugais et des Espagnols : Salé sur l'océan Atlantique, et Tétouan sur la Méditerranée; elles furent le berceau des pirates marocains; mais Tétouan n'atteignit jamais, pour les armemens en course, l'importance de Salé, qui fut, avec Tripoli, Tunis et Alger, la quatrième ville corsaire du Maghreb. Tétouan surveillé par Ceuta, qui restait à l'Espagne, avait surtout pour champ d'action la Méditerranée, tandis que les pirates de Salé, comme nous le verrons, opéraient le plus souvent sur « la mer océane. » Quant aux autres places maritimes que le Maroc venait

de reconquérir sur les chrétiens, elles étaient pour la plupart ruinées et désertes; si elles offraient aux corsaires de précieux abris, elles ne pouvaient leur servir de ports d'armemens.

Salé, à l'embouchure de l'oued Bou-Regrag et sur la rive droite de ce fleuve, fait face à Rbat placé sur l'autre rive, et la situation de ces deux villes rappelle un peu celle de Bayonne et de Saint-Esprit à l'entrée de l'Adour. On pourrait appeler Salé et Rbat les deux villes sœurs, puisque cet euphémisme sert le plus souvent à désigner deux cités voisines et jalouses de leur prépondérance. Le groupe Salé-Rbat, ou plutôt l'embouchure du Bou-Regrag, est une position de la plus haute importance; c'est la clef de l'empire du Maroc sur l'Atlantique au point de vue politique, économique et stratégique. La terrasse, dans laquelle le fleuve a creusé son lit, est issue d'un nœud orographique situé non loin du versant nord du haut Atlas, à l'opposite des vallées qui descendent au sud vers le Tafilelt; ce nœud orographique comparable à notre *massif central*, comme centre de dispersion des eaux et comme forteresse naturelle, présente cette particularité qu'il ne peut être tourné facilement par le sud, étant presque soudé aux pentes du haut Atlas. Dans toutes les autres directions, c'est-à-dire vers l'Ouest, le Nord-Ouest, le Nord et le Nord-Est, ce nœud orographique a donné naissance à de forts soulèvemens qui s'étagent en terrasses et s'épanouissent en éventail pour s'arrêter tous vers le Nord à une ligne allant de Rbat sur l'Atlantique à Oudjda (frontière est du Maroc) par Mekinez, Fez et Taza.

Parmi ces terrasses, celle du Bou-Regrag est tout particulièrement intéressante, car elle a longtemps constitué, et l'on pourrait presque dire, constitue encore une ligne de démarcation politique. Deux centres d'hégémonie se sont créés de part et d'autre : le premier, le plus important, au nord à Fez; le second, au sud dans la ville de Maroc. La terrasse du Bou-Regrag orientée du Sud-Est au Nord-Ouest, et qui finit en musoir sur l'Atlantique, coupe le Maroc en deux parties distinctes appelées autrefois le royaume de Fez et le royaume de Maroc (Marrakech) (1); elle s'oppose à toute communication directe et facile

(1) Il semble qu'il soit temps de restituer à cette ville son véritable nom de Marrakech; celui de Maroc donné à la fois à une ville et à un État entraîne de nombreuses confusions; c'est ainsi que les expressions royaume *de* Maroc et royaume *du* Maroc sont loin d'être synonymes.

entre leurs deux capitales et les sultans eux-mêmes sont obligés de la doubler par son extrémité Nord-Ouest et de passer par Rbat dans leurs périodiques déplacemens du Nord au Sud. Ce n'est pas que l'obstacle créé par la nature soit bien considérable : le pays ne présente pas de difficultés très sérieuses ; mais il est habité par des confédérations très jalouses de leur indépendance et sur lesquelles les sultans chérifiens, malgré de nombreuses expéditions, n'ont jamais pu asseoir leur autorité d'une façon ferme et durable.

Le groupe Rbat-Salé, placé dans une situation mitoyenne entre la région de Fez et celle de Marrakech, participe de l'une et l'autre, quoique rattaché plus naturellement à Fez dont il est le véritable port. Maître de cette position, l'on peut se porter également sur l'une ou l'autre des deux capitales, comme il est loisible d'isoler les deux pays qui n'ont en réalité que ce point de contact. Ajoutons que c'est à l'embouchure du Bou-Regrag que vient aboutir sur l'Atlantique la grande voie de Tlemcen à Fez. L'importance de ce point avait été reconnue dès l'antiquité et, bien avant les Romains, les Carthaginois y avaient établi une colonie : « Chaque domination, dit Godard, s'est assise à l'embouchure du Bou-Regrag, comme sur la meilleure position de la côte (1). » Suivant les époques de l'histoire, le groupe Rbat-Salé a été désigné par le nom de celle des deux villes qui l'emportait en prépondérance : dans l'antiquité, il n'est question que de Salé ; à la fin du XIIe siècle, le sultan almohade Yacoub el Mansour (1184-1199) fonde Rbat et c'est le nom de cette nouvelle ville qui se rencontre le plus fréquemment dans l'histoire jusqu'aux environs du XVIe siècle. A cette époque, Salé devient prépondérante pour le commerce et pour la course ; elle s'érige en république tantôt vassale, tantôt indépendante, et son renom éclipse, pendant plus de deux siècles, celui de sa rivale restée fidèle aux souverains du Maroc. A la fin du XVIIIe siècle, la marine ayant complètement disparu, Rbat reprend le pas sur Salé, dont le nom s'efface de plus en plus de l'histoire.

Salé, placée dans une situation si avantageuse par rapport au Maroc, n'était cependant, au point de vue maritime, qu'un « havre de barre » sans profondeur ; le port était formé du che-

(1) Pour les différens auteurs cités sans indication de référence, on peut consulter : *A Bibliography of Empire of Morocco from the earliest times to the end of 1891* by Lieut.-Col. Sir. R. Lambert Playfair and Dr Robert Brown 1893, Londou.

nal même du fleuve dont la berge, rocheuse du côté de Rbat, présentait, du côté de Salé, une grève de sable resserrant la passe; les navires étaient souvent obligés de décharger leurs canons et leurs marchandises en pleine mer pour pouvoir franchir la barre. Il est à remarquer que les autres villes corsaires n'étaient pas mieux partagées : Tripoli, dans les sables, était exposée aux mauvais vents; Tunis communiquait avec la mer par un chenal si étroit qu'une galère avait peine à y passer; Alger n'était pas même située dans une découpure de la côte, et sa darse, constamment réparée par les esclaves chrétiens, n'offrait qu'un médiocre abri. On en peut conjecturer que ces conditions maritimes, défectueuses pour un port ordinaire, étaient au contraire favorables à l'établissement des repaires de pirates; elles les obligeaient à avoir des bateaux plats, de formes légères, dont les vitesses étaient très supérieures à celles des vaisseaux chrétiens et qui avaient, en outre, l'avantage de se dissimuler dans les plus petites baies où ne pouvaient les atteindre nos pesans navires, contraints de mouiller au large. Salé, avec son mauvais port, était cependant la meilleure « échelle d'Occident » : l'Europe y écoulait ses produits à destination du Maroc et leur affluence était telle qu'ils se vendaient au-dessous de leur valeur. « Il serait très nécessaire, écrit un de nos consuls à Maurepas en 1699, que Votre Grandeur donnât des ordres pour diminuer le commerce de Salé de la moitié, en empêchant les bâtimens français d'y aller aussi fréquemment qu'ils font; comptez, Monseigneur, que d'une très bonne Échelle ils en vont faire une très méchante, de manière qu'aujourd'hui les marchandises d'Europe sont à meilleur marché en Barbarie qu'en Europe même, par la quantité qu'on y a portée (1). »

II

C'est aux Maures d'Espagne qui vinrent s'y fixer que Salé dut sa prospérité. Dès le commencement du XVIe siècle, en 1502, un premier décret d'expulsion avait fait émigrer d'Espagne au Maroc des milliers de musulmans, malgré la défense qui leur avait été faite, sous peine de mort et de confiscation, de passer en Afrique (2).

(1) Affaires étrangères, *Mémoires et Documens*. Maroc 3, f° 187.

(2) Décret du 12 février 1502. On laissait aux Maures la faculté de disposer de leurs biens et on leur assignait la Turquie pour séjour.

Cet exode se continua jusqu'en 1610, date de l'arrêt d'expulsion définitive rendu par Philippe III. Ce fut à Salé, à Fez et à Tétouan que les proscrits s'installèrent en plus grand nombre; mais tandis qu'à Fez et à Tétouan les *Andalos*, comme on les appelait, furent assez vite absorbés par la population indigène; ils ne se fondirent pas à Salé avec les habitans de la cité et arrivèrent à la dominer par leur nombre et par leurs richesses. Salé, dont le port comptait déjà quelques corsaires, dut attirer plus particulièrement ceux des Maures qui, ayant le goût des armemens maritimes, virent dans la course un moyen de se venger de l'Espagne en particulier et de la chrétienté en général, tout en augmentant leurs richesses. Le sultan Abd-el-Malek (1576-1578) favorisa l'installation dans cette ville de ces familles d'Andalos qui par la suite exercèrent le double et lucratif métier d'armateur en course et de marchand, et qui devaient bientôt secouer l'autorité des souverains du Maroc.

A une époque où Arzilla, Larach et la Mamora étaient encore aux mains des chrétiens, Salé se trouvait le premier port marocain sur l'Océan pouvant surveiller le détroit de Gibraltar dont il n'était séparé que de cinquante lieues. Cette situation, remarque le Père Dan, permettait aux corsaires « d'être toujours en embuscade pour aller à la rencontre des navires marchands qui passent du Ponant en Levant et de la mer Océane en la Méditerranée. A quoy leur sert beaucoup qu'étant Espagnols originaires et renégats, ils savent la langue et le pays où ils se jettent déguisés pour épier les vaisseaux, quand ils partent des ports d'Espagne et des autres endroits. » Outre les renégats d'origine espagnole, il y avait encore parmi les émigrés de la péninsule un grand nombre de ces *Moriscos* baptisés par force en Espagne et qui retournaient si souvent à l'islam que les papes avaient été obligés de décider qu'on absoudrait les relaps d'origine musulmane autant de fois qu'ils auraient apostasié (1).

Les Andalos de Salé, pris dans leur ensemble, étaient, comme

(1) Bulle du 12 décembre 1530. Quelques-uns de ces Moriscos expulsés n'avaient pas renoncé à la religion chrétienne et ce fut, en partie, pour eux que le Père Joseph du Tremblay envoya au Maroc sa mission de capucins de la province de Touraine. *Ex relationibus P. P. Leonardi et Josephi Paris., annotare libuit... duos missionarios captivos in Marochio obtinuisse a Rege ut ministrare possent sacramenta captivis catholicis numero tria millia idemque præstare Mauris fidelibus qui ex Hispania ejecti in fide catholica ibi permanserunt.* Acta S. C. de Propaganda Fide, 22 fév. 1627, p. 191, verso.

on le voit, des gens ayant plus ou moins changé de croyances et chez lesquels les convictions religieuses s'étaient fortement émoussées; les tribus du voisinage les tenaient pour de très médiocres musulmans; rien que le fait d'avoir été sujets des chrétiens les faisait regarder avec ce sentiment de pitié méprisante que les Marocains d'aujourd'hui ont pour nos sujets algériens. Par la suite, il arriva à Salé des Turcs et des renégats de provenance méditerranéenne, tous forbans de profession, et cette population bariolée finit par ressembler à celle des autres villes corsaires. Elle était caractérisée par un esprit entreprenant et mercantile, un manque absolu de scrupules et cet endurcissement que donne la fortune gagnée dans des expéditions aventureuses. On peut dire qu'à la religion près, les populations de certaines villes chrétiennes de la Méditerranée, et en particulier celles de Gênes, Pise, Livourne et Barcelone, lui ressemblaient beaucoup. De part et d'autre l'esclavage était le principal objectif de la course; les Génois déshonorèrent même leur commerce en trafiquant des chrétiens comme des musulmans et en faisant la traite des blanches pour approvisionner de Circassiennes les harems de l'Égypte et du Maghreb. En plein XVIIe siècle, on voyait à Gênes de riches armateurs se faisant servir par des esclaves barbaresques, et Moüette raconte qu'à la même époque un Maure de Tlemcen était esclave du cardinal d'Aragon. « Nous croyons, dit Mas Latrie, l'auteur le plus documenté sur la question, que la statistique des forfaits dont la Méditerranée a été le théâtre du XIe au XVIe siècle, s'il était possible de la dresser, mettrait à la charge des chrétiens une quotité fort lourde dans l'ensemble des pillages et des dévastations maritimes que nous rejetons trop facilement au compte des Barbares. Si les chrétiens nous paraissent avoir plus souffert de la piraterie musulmane, c'est qu'ils avaient un commerce plus considérable et des côtes moins faciles à défendre; c'est que leur histoire générale nous est mieux connue que celle des Arabes. Les témoignages des chrétiens révèlent eux-mêmes tout le mal imputable aux pirates d'origine chrétienne. Du XIIe au XVe siècle, Grecs et Latins ont commis sur mer d'innombrables forfaits. »

La forme du gouvernement créait entre Salé et les villes corsaires de la Méditerranée, barbaresques ou chrétiennes, une autre ressemblance, car Salé arriva comme elles à se constituer en république. C'est une loi de l'histoire que toutes les grandes

cités maritimes et marchandes, sur la Méditerranée comme sur les autres mers, ont toujours aspiré à l'autonomie. Elles restèrent presque toujours en dehors des partis qui se disputaient la souveraineté territoriale; elles devaient leur puissance au commerce et à la course; les guerres continentales leur importaient peu, car leurs intérêts étaient sur mer; elles avaient une vie propre, des mœurs et des habitudes qui demandaient des lois spéciales; enfin elles possédaient de grandes richesses dont elles voulaient être seules à profiter. Aussi ces cités se sont-elles détachées peu à peu des États dont elles dépendaient pour s'ériger soit en républiques vassales, soit en républiques indépendantes. Si quelques-unes, comme Marseille, La Rochelle et Saint-Malo, ne purent réaliser complètement leur rêve d'indépendance, par suite des résistances d'un pouvoir central fortement constitué, au moins arrivèrent-elles à obtenir des privilèges et des franchises qui équivalaient à une véritable autonomie.

C'est avec Alger que Salé présentait le plus d'analogie. La ville des Barberousse n'était rattachée à l'autorité du Grand Seigneur que par un faible lien de vasselage; Salé ne payait aux sultans du Maroc qu'une redevance gracieuse; son caïd officiel, quand elle en eut, n'avait qu'une souveraineté nominale, plus précaire encore que celle de ces chefs de la milice turque qui gouvernèrent sous les noms de pacha, d'agha et de dey. Alger était en réalité une république de janissaires (1) au milieu d'indigènes et de renégats, et ce que furent les janissaires à Alger, les Andalos le furent à Salé. Comme les premiers apportèrent à Alger la langue turque, les lois et les coutumes du Levant, les Andalos introduisirent à Salé la langue espagnole et une grande partie des lois et usages de la péninsule. Rien n'est plus suggestif à cet égard que les listes des membres du divan de Salé où nous voyons figurer des Blancos, des Squerdos, des Ozaras, etc., avec quelques noms arabes, accompagnés toujours d'un surnom ethnique : el Cortoubi (de Cordoue), el Gharnathi (de Grenade). De même que les janissaires avaient concentré dans leurs mains tous les pouvoirs et n'admettaient pas qu'une parcelle d'autorité fût dévolue à un indigène, de même

(1) Les janissaires eux-mêmes étaient recrutés en grande partie parmi les sujets chrétiens de la Turquie qui étaient astreints à fournir, au fur et à mesure des besoins, un millier de jeunes gens chaque année; ceux-ci, enlevés à leurs familles, étaient envoyés à Brousse pour y recevoir une éducation musulmane et militaire.

les Andalos pouvaient seuls faire partie du divan. Au point de vue de la religion, nous avons déjà dit ce qu'étaient les Andalos; les forbans d'Alger n'étaient pas meilleurs musulmans. Il arrivait parfois aux uns et aux autres de capturer des navires chargés de vins d'Espagne avec lesquels ils s'enivraient, considérant que le mettre en vente eût été une transgression plus grave de la loi coranique; le sieur d'Aranda, témoin de ces libations pendant sa captivité, note dans sa relation : « Le boire est toléré, mais non pas de le vendre. »

Salé, comme Alger, tirait ses principales ressources des prises de ses corsaires et de ses droits de douane, ce qui implique la coexistence dans une même cité de deux choses en apparence contradictoires, la piraterie et le commerce maritime. Fait singulier pour une époque qui ne soupçonnait pas les tolérances modernes du droit international, la liberté commerciale et le brigandage des corsaires existaient simultanément. Les marchands chrétiens étaient souvent entourés de soins et d'égards par les habitans des ports musulmans et restaient d'autre part exposés, en dehors des eaux d'Alger ou de Salé, à toutes les entreprises des pirates. Le commerce avec les Européens était pour les ports barbaresques une source trop grande de bénéfices pour que tous les efforts ne tendissent pas à le maintenir au-dessus des préventions religieuses et même d'actes d'hostilité répétés. Au Maroc surtout, les importations européennes étaient considérables, parce qu'elles s'étendaient aux villes de l'intérieur, tandis que dans les régences barbaresques elles étaient presque exclusivement limitées aux places de la côte. Cette liberté dont jouissaient les trafiquans chrétiens, et qui a si complètement disparu du Maroc, était en outre une nécessité pour les corsaires; elle leur permettait d'écouler la plupart des prises faites sur les vaisseaux chrétiens, butin dont ils n'auraient pas eu le débit sur place; les objets capturés, le plus souvent dépourvus de valeur pour les musulmans, n'avaient d'autres débouchés que Gênes, Livourne et Florence où ils étaient vendus à vils prix; une ordonnance royale en prohibait l'achat en France, à peine de confiscation et d'amende. Il faut donc expliquer par l'intérêt l'autorisation de posséder des chapelles pour leur culte, qui fut parfois accordée aux chrétiens dans les ports barbaresques; ce n'était pas par tolérance religieuse que les corsaires concédaient ces privilèges, mais bien parce que les marchands européens en avaient

fait une condition formelle de leur venue et de leur trafic.

Un autre effet de la coexistence de la piraterie et de la liberté commerciale, qui est de nature à nous surprendre, était la présence dans la même ville de négocians chrétiens vaquant paisiblement à leurs affaires et d'autres chrétiens, — gens parfois de plus grande qualité, — chargés de chaînes, occupés aux plus durs travaux et endurant les plus cruels tourmens. Ces malheureux chrétiens avaient été pris sur les mers du Ponant ou du Levant èt réduits en servitude; ils constituaient la partie la plus importante du butin fait sur les vaisseaux européens et l'on peut presque avancer que, sans le bénéfice réalisé sur la rançon ou l'échange des captifs, il n'y aurait pas eu de pirates sur les côtes du Maghreb. La capture des esclaves était d'ailleurs l'objectif des corsaires chrétiens eux-mêmes, quand ils donnaient la chasse aux navires barbaresques; mais la partie était loin d'être égale entre chrétiens et musulmans : les premiers, faisant par mer un commerce considérable et ayant un grand nombre de vaisseaux, étaient beaucoup plus vulnérables que les seconds qui n'armaient que pour pirater ; les musulmans qu'arrivaient à prendre les chrétiens, à l'exception de quelques pèlerins se rendant par mer à La Mecque, ne provenaient que de bateaux corsaires, tandis que les esclaves chrétiens, en très grande majorité, étaient pris sur des navires marchands. Cette course entre musulmans et chrétiens ne fut jamais complètement arrêtée par les traités internationaux. La démarcation entre le corsaire et le pirate, entre la course, acte légitime de la guerre navale, et le brigandage sur mer s'exerçant en tout temps et contre toute nation, fut très lente à s'établir en Europe, à telle enseigne que les mots corsaire et pirate y sont restés presque synonymes (1). Cette distinction ne fut jamais acceptée complètement par les musulmans; pour eux, le chrétien étant l'ennemi à cause de sa religion, on se trouvait dans un état permanent et légitime d'hostilité avec lui. Une telle doctrine justifiait amplement, en dehors même du droit de représailles, les entreprises de nos corsaires contre ceux du Maghreb : « On ne doit point imputer à blâme, écrit le Père Dan, les courses faites par les chrétiens contre les ennemis de la foi. »

(1) La lettre de marque délivrée aux corsaires autorisés les distinguait des pirates; mais, comme le dit le député Lasource à l'Assemblée législative, le 1er juin 1792, « on devient bientôt brigand insigne, quand on est voleur patenté. »

III

La grande extension prise par la piraterie sur les côtes barbaresques a fait avancer à certains auteurs que les populations du Maghreb avaient des aptitudes à la navigation ; d'autres ont supposé qu'elles avaient été initiées à ces connaissances soit par les Normands, soit par les Grecs. Contrairement à ces opinions, nous ne pensons pas que les diverses races fixées dans le Maghreb, berbère, arabo-berbère et arabe, aient jamais formé des gens bien entreprenans sur la mer. Sans doute la conquête de l'Espagne, celle des Baléares et de la Sicile supposent l'existence de flottes; mais ces flottes ne devaient servir qu'à transporter des troupes et il est vraisemblable que la conduite des bâtimens était confiée à des renégats, voire même à des capitaines chrétiens. Quant aux Barbaresques qui se livrèrent au commerce avec les pays chrétiens, ils le firent plutôt comme armateurs et marchands que comme capitaines de navire.

Il faut repousser également toute assimilation des Arabes du Maghreb avec ceux qui, de temps immémorial, ont navigué sur la Mer-Rouge, le golfe Persique et la mer des Indes. Les tribus arabes adonnées à la navigation sont celles fixées sur le littoral sud de la péninsule; elles constituent une exception en Arabie. La véritable Arabie, celle des tribus pastorales, celle du Prophète, celle de La Mecque et de Médine, est le plateau sur lequel on s'élève brusquement après avoir quitté les côtes. C'est de cette contrée si peu faite pour former des hommes de mer que venaient les tribus arabes qui se sont établies dans le Maghreb. Le sultan Moulay Ismaïl lui-même, dans une lettre pleine de superbe adressée à Louis XIV, reconnaissait que « Dieu avait donné aux musulmans l'empire des terres, laissant aux païens celui de la mer. » — « Par Dieu, écrit Ben Aâïcha, le capitaine de la mer, le grand amiral de Salé, à son ami Pontchartrain, si les Arabes étaient gens à faire la guerre par mer et à monter les vaisseaux et les galères, nous ne laisserions pas passer un seul corsaire anglais dans le détroit de Gibraltar; mais c'est que les Arabes ne connaissent que le dos de leurs chevaux (1). »

(1) Affaires étrangères. Maroc. Correspondance, I, f° 120. — Ben Aâïcha avait été envoyé en ambassade par Moulay Ismaïl auprès de Louis XIV; son esprit fut très goûté à la cour, et le *Mercure de France* est rempli de ses bons mots. Il est généralement appelé Ben Aïssa.

On est donc autorisé à avancer que les pirates de Tripoli, de Tunis, d'Alger et de Salé, pour ne citer que leurs principales villes, ne se recrutaient généralement pas parmi les indigènes du Maghreb, et nous ajoutons : pas davantage parmi les Turcs, car ceux auxquels on donne ce nom étaient, pour la plupart, des renégats ou des descendans de renégats. Le nombre des chrétiens ayant renié leur foi et fixés soit en Turquie, soit dans les États barbaresques, impossible à évaluer même approximativement, dépasse toutes les suppositions. Les chérifs du Maroc, avant la création de leur milice noire, avaient pour leur garde personnelle un corps de renégats et ce fut cette troupe, rapporte Treillant, qui, à la bataille de Tagouat (30 août 1595), décida la victoire et « gaigna le prix sur tous. » D'après un autre témoignage, celui du P. François d'Angers, capucin envoyé en mission au Maroc par le Père Joseph en 1626, « les côtes du Ponant étaient dégarnies de matelots, mais les renégats y étaient communs. » Sur 35 galères recensées à Alger en 1588, il y en avait 23 commandées par des renégats. Dans la régence de Tunis, à « la Mahomette, » place voisine de Porto Farina, le chevalier de Vintimille constate, en 1606, qu'il y avait « autant de chrétiens reniés qu'il en faudrait pour faire la guerre (1). » Renégats étaient les frères Barberousse, les fondateurs de l'Odjak d'Alger, qui avaient vu le jour à Metelin ; renégat, le fameux corsaire Mohammed Kuprili, issu de la famille des Mastaï Ferretti, qui devait plus tard donner à l'Église le pape Pie IX ; renégat, né dans l'Anatolie, le terrible Dragouth, qui brava si souvent les flottes de Doria et fonda la régence de Tripoli ; renégat, cet autre pirate que les chroniques du XVIe siècle appellent Louchaly, ou Ulluch-Ali, et dont le vrai nom devait être el Euldj Ali (le renégat Ali) ; il était né dans la Calabre et, au dire de Brantôme, « il avait pris le turban pour cacher sa teigne. » Le spectacle de la Barbarie remplie de « Grecs, Russiens, Portugais, Espagnols, Flamands, Allemands et autres qui avaient abandonné le culte du vrai Dieu pour sacrifier au diable, » excitait l'indignation du P. Dan : « Que s'il me fallait, écrivait-il, faire un parallèle d'une si malheureuse contrée où les crimes les plus noirs font leur demeure et sont dans leur élément, je ne la pourrais mieux comparer qu'à cette paillarde de l'Apocalypse qui, montée sur la bête à plusieurs

(1) *L'Esclavage du brave chevalier François de Vintimille*, par Henry du Lisdam, Lyon, 1608.

têtes et tenant une coupe à la main, enivre par la douceur de ses charmes tous les peuples de la terre. »

Il y eut bien quelques indigènes de la Barbarie qui se formèrent au métier de *raïs*, capitaines de navires ; mais leurs connaissances nautiques furent toujours très insuffisantes. « Combien, écrit dans sa relation de captivité un capitaine marchand qui était tombé entre leurs mains, combien ne seraient-ils pas dans le cas d'interrompre notre commerce s'ils connaissaient la navigation ! Le corsaire qui me prit était perdu sans ressources s'il ne nous avait rencontrés. Je fus forcé, le pistolet sur la gorge, de les piloter jusqu'à leurs côtes. » La plupart des raïs des galères turques elles-mêmes étaient des renégats; il en était de même des pilotes. « Les Turcs, écrit le sieur de Rocqueville, sont gens fainéans et peu accoutumés à travailler. Quand ils sont en mer, ils ne font aucune chose que de prendre du tabac et dormir... Sans les renégats, ils ne pourraient faire la navigation ni la course (1). » Telle était l'inhabileté de leurs équipages que l'on était parfois contraint « de déferrer quelques esclaves chrétiens » pour aider à la manœuvre (2).

Ce recrutement des raïs et des pilotes parmi les renégats, qui était déjà une nécessité dans la Méditerranée avec la navigation facile de la galère et de ses dérivés, s'imposait bien davantage à Salé où les bâtimens longs et exclusivement à rames, ne possédant pas des qualités nautiques suffisantes pour affronter les tempêtes de l'Atlantique, furent remplacés soit par des caravelles, soit par des pinasses légères bordant des avirons et dans la suite par des *vaisseaux ronds*, quand le type de ce bâtiment se généralisa au XVIIe siècle.

Les bâtimens salétins, à quelque type qu'ils appartinssent, calaient fort peu d'eau en raison du manque de fond de leur port; ils avaient une voilure énorme ; leur armement en hommes et en artillerie était, à tonnage égal, très supérieur à celui des navires européens. Tout était sacrifié à la vitesse et à la puissance offensive. En dehors des équipages, les hommes embarqués se composaient de tous ceux qu'attirait le pillage et parmi eux se trouvaient des indigènes, car si les races du Maghreb, comme

(1) Rocqueville, *Relation des mœurs et du gouvernement des Turcs d'Alger*. Paris, 1675.

(2) *Voïage de Levant fait par le commandement du Roy en l'année 1621*, par le Sr D. C. [des Hayes, baron de Courmesnin], in-4°. Paris, 1624.

nous l'avons dit, n'étaient pas des races de marins, elles avaient toutes les mêmes dispositions pour le brigandage, et la razzia les attirait sur mer comme sur terre. On distinguait donc à bord d'un corsaire : en premier lieu, l'état-major composé du raïs, du lieutenant, du pilote et de quelques autres professionnels de la mer; ils étaient tous des renégats; en second lieu, les hommes d'armes recrutés, à Alger parmi les Turcs, à Salé parmi les Andalos; à eux venaient se joindre des indigènes des tribus voisines attirés par le pillage et quelquefois par une exemption de l'impôt, comme cela avait lieu au Maroc; enfin venait, en troisième lieu, l'équipage formé d'esclaves chrétiens, manœuvrant les voiles ou attachés au terrible banc des rameurs; ils ne pouvaient, sous peine de bastonnade, s'approcher du gouvernail et de la boussole; on les enchaînait tous au moment du combat. En Méditerranée, où les pirates d'Alger conservèrent longtemps l'usage exclusif de la galère, les équipages chrétiens, divisés en chiourmes de rameurs, étaient beaucoup plus nombreux que sur les bâtimens salétins marchant à la voile; cependant les corsaires de Salé, même après l'adoption des vaisseaux ronds, ne supprimèrent jamais les avirons, ce qui leur permettait de manœuvrer par les calmes, et leur donnait, de ce chef, une telle supériorité que Seignelay dut prescrire, en 1680, de donner à l'avenir des rames aux vaisseaux de Sa Majesté qui seraient armés contre les corsaires de Salé. Cette détermination fut prise à la suite d'un engagement que l'*Hercule*, la *Mutine* et l'*Eveillé* avaient eu, le 21 mai 1680, avec ces pirates, près de la rivière de Lisbonne : les trois Français avaient serré de près les corsaires et les auraient infailliblement pris sans le calme qui donna à ces derniers le moyen de se sauver à force de rames. « Le sieur de Langeron, qui commandait l'*Hercule*, ne doute pas qu'il eût pu joindre celui à qui il donnait la chasse, si on l'avait pourvu de rames à Brest (1). »

IV

Les navires de Salé, comme la plupart de ceux des autres pirates barbaresques, n'étaient pas construits dans les ports du Maghreb. « Malgré toutes leurs voleries, les Barbaresques ne

(1) Lettre du comte d'Estrées à Seignelay

pourraient jamais achever une galère si ce n'est par la faveur et intelligence qu'ils ont avec leurs pensionnaires, confédérés et associés qui leur envoient le bois, les charpentiers, les mâts, les avirons, les chaînes toutes faites pour enferrer les chrétiens (1). » Ces pensionnaires, confédérés et associés, étaient les Hollandais. La Hollande qui, au XVI[e] et au XVII[e] siècle, possédait la marine de commerce la plus active et la plus riche, était le véritable arsenal de la Barbarie et de Salé en particulier; elle fournissait aux corsaires tous les matériaux nécessaires à la construction de leurs navires, ou leur livrait des bâtimens tout armés. Le temps était passé où les rescrits des papes interdisaient de transporter en pays musulman des armes, des munitions et tout ce qui pouvait servir à faire la guerre sur terre et sur mer. Même parmi les nations catholiques, la France était à peu près la seule à tenir compte de ces prohibitions que les rois avaient d'ailleurs renouvelées dans leurs ordonnances. Aussi, alors que les autres puissances se livraient plus ou moins clandestinement à ce commerce, voyait-on le brave chevalier François de Vintimille épuisé par la fatigue et la maladie refuser de traiter de sa rançon avec des négocians chrétiens qui voulaient en faire le prix avec de la poudre : « Deux ou trois marchands de Marseille lui présentèrent sept ou huit cents quintaux de poudre, luy donnant pouvoir de s'en servir pour son rachat; lesquels il remercia, leur disant qu'il aimait beaucoup mieux mourir en esclavage que de se servir de ces poudres, scachant par la règle des consciences que ceux qui donnent aux infidelles semblables commoditez, sont excommuniez et blessent infidellement la volonté des Roys (2). » La Hollande, beaucoup plus préoccupée des intérêts de son commerce que de ceux de la chrétienté, apportait dans ses relations avec le Maroc et avec Salé un esprit particulariste et un manque de scrupule dont les corsaires surent profiter. L'incident arrivé en 1658 au navire le *Prophète Daniel*, du port de Lubeck, en donne la mesure. Le *Prophète Daniel* s'était emparé d'un corsaire de Salé, avait capturé l'équipage et mis le feu au navire, après l'avoir pillé. Un bâtiment hollandais survint trois jours après et prétendit que le corsaire n'était pas de bonne prise, ayant été capturé à la vue des Hollandais qui étaient en paix avec Salé.

(1) *Mémoires portant sur plusieurs avertissemens presentez au roy* par le capitaine Foucques. Paris, 1609.

(2) *L'Esclavage du brave chevalicr François de Vintimille*, p. 104.

En conséquence ils conduisirent de force à Rotterdam le *Prophète Daniel* et le firent vendre en 1659 pour acheter aux Salétins un bateau de même tonnage qu'ils convoyèrent à Salé (1).

Le champ le plus habituel des opérations des Salétins était l'Atlantique, où ils croisaient depuis les Canaries jusqu'aux environs de Brest. C'est dans cette partie de l'Océan que furent capturés tant de vaisseaux marchands des ports de Bayonne, de Bordeaux, de La Rochelle, de Nantes, du Havre, de Dieppe et de Dunkerque, — pour ne parler que des Français — qui allaient négocier sur les côtes du Portugal, acheter des vins à Madère, ou qui faisaient route vers « les Iles » sans être convoyés. Le retour annuel de la flotte du Brésil était souvent pour les corsaires l'occasion de prises importantes, aussi l'escorte des galions redoublait de surveillance à l'approche de Lisbonne; le roi faisait garder les côtes par des frégates de guerre. Toutes ces précautions n'arrivaient pas à déjouer la ruse et l'audace des Barbaresques : à la fin de septembre 1676, à l'époque du retour de la flotte du Brésil, trois corsaires venaient mouiller à l'embouchure du Tage; des pêcheurs de la côte, trompés par le pavillon portugais que les pirates avaient arboré et croyant que ces vaisseaux avaient devancé la flotte attendue, détachèrent leurs barques et s'approchèrent des navires pour les introduire dans le port; ils furent capturés au nombre de cent et les corsaires, en s'enfuyant avec leur prise, saisirent encore une caravelle qui revenait de Terceïra (2). Les Salétins franchissaient rarement le détroit de Gibraltar pour pénétrer dans la Méditerranée où les corsaires d'Alger s'opposèrent longtemps à leur présence, prétendant s'y réserver le monopole de la course; ils préféraient écumer l'Atlantique. Quelques-uns plus aventureux, montés sur des chebecs, vaisseaux de plus grand tonnage, abandonnaient les côtes, se risquaient en haute mer, et allaient croiser dans les eaux britanniques. Il y eut même des corsaires marocains, raconte le Père François d'Angers, qui s'avancèrent jusqu'à Terre-Neuve et sur le Grand Banc « où ils firent des ravages si étranges que du Havre de Grâce seul, ils amenèrent ou coulèrent à fond plus de quarante vaisseaux qui allaient au poisson, et ce dans l'espace de deux ans. Il en fut aussi pris des autres villes maritimes dont le nombre n'est pas aisé à dire. »

(1) Aff. étr. Maroc. *Mémoires et Documens*, 2, f° 86.
(2) *Gazette de France*, octobre 1676.

Quand le butin leur manquait sur mer, les pirates effectuaient d'audacieuses descentes sur les côtes; les pêcheurs vivaient dans des alertes continuelles et plus d'un, dit Cervantès, « avait vu coucher le soleil en Espagne qui le voyait se lever à Tétouan. » Lorsqu'ils étaient en nombre, les Barbaresques s'aventuraient dans l'intérieur des terres, faisaient irruption dans un village endormi et enlevaient les habitans de tout sexe et de tout âge. Parfois au milieu des divertissemens, des dîners sur l'herbe, on voyait apparaître tout à coup « des gens en culotte rouge et en cape blanche » qui criaient : « Chiens, rendez-vous à ceux de Salé. » C'est parce qu'il arrivait de pareilles aventures sur les côtes de France que Molière put, sans trop d'invraisemblance, introduire dans *les Fourberies de Scapin* l'explication de la galère enlevant le fils de Géronte. Cyrano de Bergerac, le véritable auteur de cette scène bouffonne, faisait enlever le fils du « Pédant » par les corsaires, entre la porte de Nesles et le quai du Louvre. « Hé, de par le cornet retors de Triton, dieu marin! s'écriait le Pédant, qui jamais ouit parler que la mer fut à Saint-Cloud? qu'il y eut là des galères, des pirates et des écueils? » On voudrait croire, pour l'honneur de l'Europe, que ces descentes de corsaires barbaresques ne furent que des faits exceptionnels et cessèrent bien avant leurs exploits sur mer. Il n'en est malheureusement rien. En 1816, lord Exmouth, commandant les forces britanniques dans la Méditerranée, rencontra un corsaire algérien qui lui demanda des vivres pour deux cents esclaves chrétiens qu'il avait pris sur les côtes de la Pouille et de la marche d'Ancône, en menaçant de les jeter à la mer, si l'amiral refusait des vivres; les vivres furent accordés.

V

La manière d'opérer des corsaires de Salé ne différait pas de celle employée habituellement par les autres Barbaresques. Leurs exploits étaient dus aux qualités de vitesse de leurs bateaux, aux bandits armés qui y étaient entassés par centaines, à leur puissante artillerie, mais par-dessus tout à leurs ruses et à leurs procédés d'intimidation. Quant à de véritables engagemens, ils n'en eurent presque jamais et ils les évitaient, préférant de beaucoup une proie désarmée et pacifique à la chance glorieuse

d'un combat; la razzia (1) est sur terre l'exacte image de ces expéditions maritimes, et, dans les deux cas, on s'enfuit en hâte, si l'ennemi est en force ou fait bonne garde, car la surprise est le premier facteur du succès. L'audace des pirates était donc assez relative; on peut dire qu'ils n'attaquaient qu'à coup sûr : « A la découverte d'une voile, ils s'appliquent à connaître si le vaisseau est grand ou petit, s'il est navire du Roi ou marchand, et demandent aux renégats des nouvelles positives de leur découverte, car la crainte et la peur s'emparent facilement de leurs cœurs et ils balancent longtemps sur l'incertitude de prendre ou d'être pris (2). » Ces détails donnés par un captif pris par des Salétins sont d'une observation très juste, et cette psychologie du corsaire qui aperçoit une voile est celle du *rezzou* qui, après une nuit de marche, découvre le matin à l'horizon la fumée des douars qu'il vient razzier.

La ruse la plus fréquemment employée par les Barbaresques était d'arborer de faux pavillons et elle réussissait d'autant mieux qu'ayant à leurs bords des renégats parlant toutes les langues de l'Europe, il leur était facile de se donner pour Italiens, Espagnols, Flamands, Français ou Anglais. Lorsque Salé et Alger, réconciliées par l'Angleterre, après la prise de Gibraltar, vécurent en bonne intelligence, les corsaires de ces deux villes s'entendirent pour échanger leurs couleurs; ils trompaient ainsi les équipages des bâtimens de commerce auxquels ils donnaient la chasse, car, s'il était relativement facile de distinguer de près un corsaire barbaresque d'un croiseur européen, il devenait beaucoup plus difficile de reconnaître « si le pèlerin était d'Alger ou de Salé, » et cependant cette distinction avait aussi son importance, puisque les navires marchands n'avaient à se précautionner que contre celle de ces deux villes qui, ayant rompu sa paix avec l'Europe, pouvait seule régulièrement exercer les droits d'un belligérant. Une voile était-elle signalée à un raïs, il lui courait sus et, se gardant de toute démonstration hostile, procédait aux formalités prescrites pour l'application du droit de visite. C'était pour lui la meilleure manière de se renseigner sur la force du navire chrétien ainsi que sur l'importance de sa cargaison, et d'ailleurs elle l'exposait fort peu, car, par sa vitesse et

(1) Le mot arabe *ghâzia*, que nous avons francisé sous la forme razzia, s'applique, d'ailleurs, à la course sur mer aussi bien qu'à une expédition sur terre.

(2) *Histoire d'un captif racheté à Maroc*, s. l. n. d. 8e pièce.

son armement, le corsaire restait toujours maître de la situation. Le Barbaresque, Algérien ou Salétin, tirait donc le coup de canon appelé coup de semonce, en hissant un faux pavillon et en se mettant en panne à portée de canon ou à moindre distance si on le laissait approcher; le navire marchand, dont la défiance n'était pas éveillée, qui d'ailleurs n'avait souvent à bord que le nombre d'hommes nécessaire à la manœuvre, répondait à la semonce en hissant ses couleurs et « brouillant ses voiles. » Un dialogue s'engageait de bord à bord : où allait-on ? d'où venait-on ? Le point le plus délicat était l'exhibition des papiers ; le droit maritime ne spécifiait pas qui, du corsaire ou du marchand, devait aller au bord de l'autre, et le raïs commençait toujours par exiger la production des papiers à son bord. Que le capitaine chrétien mis en soupçon refusât « de mettre l'esquif à la mer, » pour aller sur le corsaire faire examiner ses passeports, ou qu'il acceptât de s'y rendre, les choses changeaient peu, si l'on avait reconnu qu'il ne pouvait opposer de résistance : les pirates armés jusqu'aux dents et dans des accoutremens terrifiques faisaient irruption sur le bateau marchand en poussant des cris sauvages; les renégats vociféraient dans toutes les langues; la scène avait un aspect diabolique; on dépouillait à nu les passagers et l'équipage; tout le monde était mis aux fers.

Parmi les nombreux récits où sont racontés les détails de ces drames maritimes, la relation du sieur Emmanuel d'Aranda est particulièrement intéressante par son air de sincérité et par l'humour que ce Flamand savait conserver dans les circonstances les plus critiques. Le sieur d'Aranda voyageant dans le sud de l'Espagne en 1640 et, désirant retourner en Flandre, alla s'embarquer à Saint-Sébastien sur un vaisseau anglais, « pour éviter tant de mer et principalement le danger des Turcs qui tiennent la côte d'Andalousie et de Portugal. » Mal lui en prit, car à hauteur de La Rochelle, on rencontra un navire qui arrivait voiles tendues : « il fut presque sous le canon sans mettre aucun pavillon, par où il fut aisé à juger que ce navire était quelque pirate ou corsaire. » C'en était un, en effet, qui fut bientôt rejoint par deux autres. « Alors en un moment, ils nous gagnèrent le flanc à pleines voiles, à la portée d'un mousquet. Il y avait sur la poupe du plus grand navire un Turc qui tenait une banderole brouillée entre ses bras avec un esclave chrétien qui cria en flamand : « Rendez-vous pour Alger. » Après ce cri, celui qui

tenait la banderole l'abandonna au vent. Elle était de couleur verte, semée de demi-lunes d'argent entrelacées. Il est aisé de conjecturer combien nous fut agréable cette banderole et de se voir emmener à Alger. » On parlementa peu et, les corsaires ayant promis de « faire bon quartier, » le capitaine anglais mit l'esquif à la mer pour se rendre entre les mains de ses ennemis.

Alors les soldats turcs désireux de piller vinrent à bord du navire chrétien au nombre de douze ; d'Aranda pris par un renégat anglais ne fut pas trop maltraité. « Je lui donnai l'argent que j'avais sur moi, et en même temps un autre Turc mit sa main dans ma poche, prenant mon étui, mon mouchoir, mon chapelet et mes Heures, lesquelles il me rendit avec le mouchoir ; mais il retint le rosaire avec l'étui, à cause de quoi il disait que j'étais chirurgien. » Le pillage des passagers et de l'équipage constituait la part de prise des hommes d'armes embarqués sur le corsaire, car la cargaison et les esclaves étaient l'objet de répartitions ultérieures entre le sultan du Maroc (ou bien le dey d'Alger), les armateurs et le raïs, répartitions dans lesquelles ils étaient le plus souvent oubliés. D'Aranda, transporté avec ses compagnons à bord du corsaire, croyait rêver : « J'étais jusqu'ici comme dans un sommeil où l'on voit d'étranges fantômes qui causent de la crainte, de l'admiration et de la curiosité ; prenant garde aux diverses langues (car on parlait turc, arabe, franco, espagnol, flamand, français et anglais) ; aux habitudes étranges et aux armes différentes avec les cérémonies ridicules, quand ils font leurs prières, vous assurant que tout ceci me donnait matière pour spéculer. »

De pareils coups de main étaient faciles, comme on le voit, et se terminaient généralement sans mort d'hommes. Cependant il arrivait que des navires chrétiens faisaient résistance jusqu'à la dernière extrémité ; ce fut le cas du capitaine anglais Bellami qui, allant de Londres à Livourne en 1683, fut rencontré par Venetia, fameux corsaire de Salé ; Bellami riposta décharge pour décharge, et lorsqu'il se rendit n'ayant plus de poudre, les Salétins avaient trente hommes tués ou blessés. Par contre, la capture de certains navires ne coûtait même pas aux corsaires une démonstration ; il y avait des capitaines qui, spéculant sur les assurances maritimes et faisant acte de *baraterie*, livraient leurs propres navires aux Barbaresques. Il en arriva ainsi à la *Royale*, frégate de soixante tonneaux et armée de six pièces de canon ;

elle fut livrée avec son équipage, ses passagers et sa cargaison à un corsaire de Salé, le 16 septembre 1670. Son capitaine, Isaac Beliart, de Dieppe, « avait, raconte Moüette, pris de grandes assurances pour son vaisseau, en sorte qu'il se faisait riche par sa perte. » Une exception à signaler dans cet écumage des mers par les pirates barbaresques est celle dont jouissaient les bâtimens ayant à bord des religieux, Trinitaires ou Mercédaires, allant en rédemption et porteurs de sommes destinées aux rachats de captifs : ordre était donné aux raïs de les respecter, et les missionnaires recevaient, avant de s'embarquer, des sauf-conduits envoyés par les divans d'Alger et de Salé, voire par le sultan du Maroc. La raison de ce privilège ne doit pas être cherchée dans un sentiment de pitié pour le dévouement héroïque des « rédempteurs, » mais dans la propre cupidité des corsaires qui avaient intérêt à ne pas tarir la source du principal bénéfice de la course, celui que procurait la rançon des esclaves chrétiens.

VI

Il est difficile de se faire aujourd'hui une idée même approchée de la terreur inspirée par les corsaires barbaresques, et surtout par ceux de Salé, les plus redoutés sur les mers. Tous les autres périls de la navigation disparaissaient devant « ces épouvantails qui glaçaient d'effroi les marins les plus intrépides. » La perspective de l'esclavage, « plus horrible que celle de la mort, » justifiait en partie ces alarmes auxquelles se mêlait une frayeur superstitieuse, car plus d'un parmi les marins tenait les Barbaresques pour des êtres diaboliques ou tout au moins pour des sorciers et des enchanteurs. Les crédules populations de la mer acceptaient les légendes les plus invraisemblables qui circulaient sur les artifices et les maléfices de ces *Turcs* dont les prières passaient pour des incantations. Le chroniqueur du « Victorial » raconte qu'il fut témoin sur les côtes d'Espagne de ce fait extraordinaire : « C'est que, lorsque les galères longeaient la côte en ramant à deux milles environ de Malaga, la mer étant calme, le ciel serein, le soleil au Sud-Ouest, le mois de mai en son milieu, il s'éleva tout à coup un brouillard très épais qui, venant du côté de la ville, enveloppa les galères d'une obscurité telle que, de l'une à l'autre, on ne se voyait plus, quoiqu'elles fussent très rapprochées. Et quelques marins qui avaient été déjà témoins de

cela d'autres fois, dirent que les Mores produisaient de pareils effets au moyen de charmes et qu'ils le faisaient pour que les galères se perdissent; mais qu'il fallait délier les rameurs pour le cas où l'on donnerait sur quelque rocher et faire tous ensemble le signe de la croix en adressant à Dieu des prières pour qu'il les délivrât de ce sortilège qui ne durerait pas, mais disparaîtrait tout de suite. De fait, aussitôt que la prière fut dite, le brouillard disparut tout d'un coup et fut tourné à néant; le ciel redevint clair (1). » Quand le fameux Dragouth, tenu étroitement bloqué par Doria, arrive à s'échapper, après avoir fait transporter ses galères par terre, et reparaît sur la mer, cela passe pour « une œuvre diabolique et infernale à laquelle les Romains, forceurs de la nature, n'eussent pu approcher (2). »

La France était, au XVIIe siècle, une des nations les plus éprouvées par la piraterie de Salé : les corsaires du Maroc étaient journellement sur nos côtes, prenant un très grand nombre de vaisseaux marchands et « gâtant notre trafic. » Lorsque parvenait dans nos ports la nouvelle de quelque capture importante opérée par les Salétins, le prix du fret montait aussitôt, le taux des assurances maritimes s'élevait à des chiffres prohibitifs; on ne trouvait plus de matelots pour embarquer. Un marin au patriotisme éclairé et qui était des mieux informés sur le Maroc, le chevalier de Razilly, signalait au cardinal de Richelieu, superintendant de la marine et du commerce de France, la gravité de cette situation dans un mémoire qu'il lui adressait le 26 novembre 1626 et que cet homme de mer, rude et modeste, appelait « un grossier discours de matelot. » « Il est constant, écrivait-il, que tous les corsaires ne vivent que de ce qu'ils piratent sur les Français, et les appellent les *sardines* et les *poissons volans* de la mer. C'est pourquoi les habitans de Salé demandaient un million de livres et cent pièces de canon pour ne prendre plus de marchands français, d'autant qu'ils disaient que c'étaient leurs revenus ordinaires et ne pouvaient vivre sans cela. » Razilly ajoutait que les corsaires de Salé, qui n'étaient encore qu'à leurs débuts, avaient pris en huit années « plus de 6 000 chrétiens et 15 millions de livres dont la France en a souffert les deux parts de la perte »

(1) Le Victorial, *Chronique de Don Pedro Nino, comte de Buelna,* par Gutierre Diaz de Gamez (1379-1449).

(2) Brantôme, *Vie des grands capitaines étrangers*

Richelieu, qui avait à cœur de détruire la piraterie, avait eu déjà recours à l'intervention de la Porte pour obliger les Barbaresques à cesser leurs courses contre la France; mais cette intervention, d'ailleurs peu efficace vis-à-vis des corsaires d'Alger, de Tunis et de Tripoli, ne pouvait être employée contre les pirates salétins sur lesquels le sultan de Constantinople n'avait aucune autorité. Le cardinal adhéra donc à l'une des propositions de Razilly qui demandait l'organisation d'une croisière contre les pirates salétins (1). Le chevalier qui en eut le commandement partit avec quelques vaisseaux ayant pour mission de bloquer le port de Salé, de racheter les captifs chrétiens et de signer un traité avec les habitans de cette ville et avec le roi de Maroc, leur suzerain. Il ne fut pas donné suite à l'autre partie de son projet dont les conséquences eussent été de tout autre importance; Razilly proposait, en effet, au cardinal d'occuper l'île de Mogador et d'y laisser cent hommes et six pièces de canon; il voulait y créer à la fois un port de commerce et ce que nous appellerions aujourd'hui un point d'appui de la flotte: « Ce serait, disait-il, avoir un pied dans l'Afrique pour aller s'étendre plus loin. » L'idée de Razilly est d'autant plus digne de remarque que la ville de Mogador n'existait pas encore à l'époque où il écrivait son mémoire, cette ville n'ayant été fondée qu'un siècle et demi plus tard, en 1770, par le sultan Mohammed. La croisière de Razilly et le blocus de Salé amenèrent la conclusion d'un traité, mais furent sans résultat pour la cessation de la piraterie.

VII

Il en fut ainsi de toutes les expéditions entreprises et de tous les traités signés pendant le XVIIe et le XVIIIe siècle avec l'illusion de détruire les corsaires de Salé. La France prit le plus souvent l'initiative de ces répressions et les Archives de la marine comme celles des Affaires étrangères renferment divers mémoires et projets relatifs à des armemens contre les Salétins qui témoignent que cette question était une des préoccupations constantes de

(1) Le mémoire de Razilly existe à la Bibliothèque Sainte-Geneviève. Ms. 2036; il a été imprimé dans la *Revue de Géographie*, 1886, t. XIX. Le Père Joseph du Tremblay fut l'instigateur de cette expédition à laquelle il adjoignit quatre capucins de la province de Touraine. — Cf. Richard, *Histoire du Père Joseph*, t. I, p. 323 et Rocco da Cesinale, *Storia delle Missioni dei Cappuccini*, t. III, Roma, 1873.

notre marine. Mais il faut reconnaître les difficultés que présentaient ces expéditions : il était impossible de songer à prendre les Salétins à la course à cause de leur voilure : « Un vaisseau de vingt canons en a autant que ceux du Roi de quarante. » Sur nos frégates les plus légères, les officiers de la marine royale, habitués à leurs aises, emportaient des vivres et des meubles en quantité considérable, ce qui était un embarras pour ces vaisseaux et les plaçait dans une condition d'infériorité par rapport aux « pinques » de Salé, où toute la place était occupée par des gens de guerre, où les officiers vivaient de la même vie que leurs équipages et où l'âpreté au gain était d'autant plus grande que chacun savait qu'en cas d'insuccès, il ne serait pas payé. Dans un projet daté de 1683 et intitulé : « Projet pour armer des barques et tartanes bien armées pour faire la guerre aux corsaires de Salé (1), » on préconise l'emploi de navires marchands de faible tonnage portant cinquante soldats et cinquante matelots ; ces navires, qui n'auraient pas éveillé la défiance des corsaires et pouvaient au besoin mouiller dans leurs rades, devaient se faire poursuivre par les *pinques* marocaines et l'on espérait que dans un combat d'abordage, nous reprendrions nos avantages. Le « Mémoire sur la guerre contre les corsaires de Salé, » daté de 1687, demande l'envoi de six frégates choisies parmi les meilleures voilières ; elles devront avoir des avirons, et emporter des vivres pour deux mois ; les équipages seront nombreux ; mais il y aura peu d'officiers « à cause de la grande quantité de vivres et de meubles qu'il leur faut, ce qui embarrasse considérablement ces petits vaisseaux : » les capitaines devront être bons manœuvriers et gens « qui n'aiment point la terre ; » cette escadre aurait croisé des îles Berlingues à Salé. Notre consul Estelle, en 1698, revenait à la charge et réclamait l'envoi de huit frégates sur la côte ouest du Maroc. Pointis, en 1702, proposait d'occuper Salé et la Mamora ; Salé, d'après ses renseignemens, pourrait tout au plus tirer dix ou douze coups de canon et « l'on ne saurait faire d'entreprise où il y ait moins à craindre. » Ce n'était pas le danger qui arrêtait l'exécution de ces plans, mais les dépenses considérables qu'eût exigées leur réalisation pour un résultat aléatoire. C'est pourquoi, en 1732, Nadal, capitaine de vaisseau marchand, proposait à Louis XV d'affecter le produit

(1) Aff. étr. Maroc. *Memoires et Documens*, 2, f° 128.

d'une loterie à un armement contre les corsaires marocains. C'était le moment d'une de nos ruptures avec Salé et notre marine marchande tombée en discrédit ne trouvait plus de fret en Italie, en Espagne, en Portugal et en Hollande où l'on préférait les bâtimens anglais qui n'étaient pas exposés aux risques des corsaires, l'Angleterre se trouvant en paix avec le Maroc.

Les expéditions organisées contre les corsaires de Salé, croisières, blocus, bombardement, furent, au point de vue de la répression durable de la piraterie, des demi-mesures plus pernicieuses qu'utiles, et l'on peut en dire autant de celles entreprises contre les autres Barbaresques. Quant aux divers traités qui intervenaient à la suite de ces opérations, ils furent la honte de l'Europe. Ce que Depping dit des relations des puissances chrétiennes avec les souverains musulmans de l'Orient, s'applique très exactement à leurs rapports avec les États Barbaresques. « En Europe on déclamait, on écrivait contre leur perfidie; mais sur place on redevenait humble pour obtenir des libertés de commerce. » Si sévère qu'eût été le châtiment infligé aux corsaires, comme on savait trop par expérience qu'il n'empêcherait pas la course de recommencer, on se préoccupait d'assurer pour l'avenir le meilleur *modus vivendi;* on négociait en marchand au lieu d'agir en vainqueur et au nom des intérêts de l'humanité; on acceptait même de discuter la rançon des captifs avec des pirates, ce qui était les encourager à en faire de nouveaux. Quant à la liberté des mers, chaque puissance, traitant isolément avec le sultan du Maroc, était jalouse de l'obtenir pour elle seule et il y eut des nations qui, pour soustraire leurs vaisseaux marchands à la course des corsaires, consentirent à certains amoindrissemens dans le cérémonial de réception de leurs ambassadeurs, au maintien de certaines formules employées par les chérifs et flatteuses pour l'orgueil musulman; elles s'abaissèrent même jusqu'à donner au sultan une redevance annuelle. Ces concessions serviles furent de fâcheux précédens qui peu à peu s'introduisirent dans les protocoles et s'y sont maintenus jusqu'à nos jours; elles sont l'origine de ces remises de présens que font avec solennité les ambassadeurs chrétiens en mission auprès du sultan. Pendant le XVIIe et le XVIIIe siècle, la plupart des États européens achetaient la vaine promesse de la sécurité sur les mers en payant annuellement au Maroc un tribut en argent, et les chérifs, parlant des nations chrétiennes, les qualifiaient haute-

ment de « tributaires; » c'était, aux yeux de leurs coreligionnaires, se conformer au précepte musulman qui prescrit d'imposer une contribution aux peuples juifs et chrétiens. A l'époque où Salé s'était affranchie de l'autorité chérifienne, il y eut plusieurs traités qui furent conclus directement avec le divan de cette ville, de même qu'on avait pris l'habitude en Europe de négocier avec Alger sans recourir à l'intervention de la Porte; ces incorrections diplomatiques justifiées par les circonstances eurent pour conséquence de reconnaître aux corsaires pendant deux siècles une existence légale et quasi officielle.

L'esprit particulariste et étroitement mercantile apporté par les États européens dans leurs négociations avec le Maroc ne leur réussissait guère, et les promesses d'immunité pour leurs navires inscrites dans les traités restaient purement illusoires. Il ne pouvait en être autrement; si de telles clauses eussent été observées, si une puissance eût obtenu pour sa marine marchande une immunité complète, elle aurait *ipso facto* accaparé tout le trafic européen; la course eût disparu, faute de navires à capturer, et les corsaires n'étaient pas gens à se détruire eux-mêmes. Nous avons vu d'ailleurs que le subterfuge du faux pavillon leur permettait de s'attaquer aux vaisseaux d'une nation amie; enfin, ils avaient toujours la ressource, pour ne pas donner l'éveil, d'en massacrer l'équipage, de transporter la cargaison à leur bord et de faire couler le navire. Ce manque de solidarité des États européens, divisés par les intérêts politiques et commerciaux, se manifestait non seulement dans les traités que les puissances se ménageaient isolément avec le Maroc, mais encore dans certaines occasions où les marines de ces puissances devenaient la sauvegarde de ces pirates. Nous avons cité plus haut le fait inouï des États Généraux de Hollande obligeant les armateurs de Lubeck à faire les frais d'un vaisseau neuf pour être remis aux pirates de Salé, en remplacement de celui qui avait été coulé par le *Prophète-Daniel*. En 1681, le 15 juillet, Jean Bart, avec deux frégates de dix-huit canons, donnait la chasse sur les côtes de Portugal à deux corsaires salétins et il allait s'emparer de l'un d'eux, lorsque celui-ci, pour se sauver, alla se mêler à une flotte de vaisseaux anglais, « à cause que cette nation était en paix avec ceux de Salé (1). » Au milieu de ces tristes exemples de défection,

(1) *Gazette de France*, 1681.

Malte seule, fidèle aux statuts de son ordre qui lui interdisaient de traiter avec les musulmans, donnait sans relâche la chasse aux Barbaresques; mais les chevaliers, sur lesquels l'Europe semblait se reposer de ce soin, ne pouvaient armer de forces suffisantes pour détruire la piraterie.

Il eût fallu, pour l'anéantir, une action combinée des nations chrétiennes qui permît l'occupation des villes corsaires d'une façon solide et durable. Le sieur de Brèves, qui avait longtemps représenté la France à Constantinople, et qui avait été envoyé en mission dans les États Barbaresques, rêvait cette action combinée pour la destruction des Ottomans. « Le Turc, exposait-il dans un mémoire adressé au roi Louis XIII, ne se doit pas attaquer avec une petite puissance; mais j'assurerais, *si les princes chrétiens se voulaient résoudre à une union générale*, que, dès la première année ils le bouleverseraient par mer et par terre. » C'est cette union générale qu'il était téméraire d'espérer entre « princes tant de l'une que de l'autre créance » et toujours prêts à entrer en conflit les uns avec les autres « sur la démarche de la précédence. » Une autre difficulté était à prévoir, et Brèves y songeait. Que ferait-on de la conquête? « Il serait nécessaire, ajoutait-il, si cela était agréé desdits princes, qu'il se fît un projet de partage afin que, Dieu permettant la victoire, l'on évitât les débats qui pourraient, pour cet égard, avoir lieu entre eux (1). » Dans un langage moins simple et qui sent son philosophe du XVIIIe siècle, Raynal, en 1770, préconisait la formation d'une « ligue universelle » pour la destruction des pirates barbaresques. « Aucune nation, écrivait-il, ne peut la tenter seule et, si elle l'osait, peut-être la jalousie de toutes les autres y mettrait-elle des obstacles secrets et publics. Ce doit être l'ouvrage d'une ligue universelle. Il faut que toutes les puissances maritimes concourent à l'exécution d'un dessein qui les intéresse toutes également. » Raynal supposait avec raison, comme le sieur de Brèves, que la réalisation de son plan entraînerait l'occupation des États Barbaresques et il traçait de la future conquête un tableau enchanteur qui fera sourire ceux qui se rappelleront

(1) François Savary, marquis de Maulevrier, sieur de Brèves, qui avait quitté en 1606 l'ambassade de Constantinople, dut composer son mémoire à l'époque où le Père Joseph agitait son projet de croisade contre les Turcs; il a été imprimé sous le titre *Discours abrégé des asseurez moyens d'anéantir et ruiner la monarchie des princes ottomans*, s. l. n. d.

toutes les difficultés qu'a rencontrées notre établissement en Algérie. « Les pays subjugués resteraient aux conquérans, et chacun des alliés aurait des possessions proportionnées aux moyens qu'il aurait fournis à la cause commune. Ces peuples de pirates, ces monstres de la mer seraient changés en hommes par de bonnes lois et des exemples d'humanité. Élevés insensiblement jusqu'à nous par la communication de nos lumières, ils abjureraient avec le temps un fanatisme que l'ignorance et la misère ont nourri dans leurs âmes; ils se souviendraient toujours avec *attendrissement* de l'époque mémorable qui nous aurait amenés sur leurs rivages (1). »

L'Europe, dont l'unité morale avait été brisée par la Réforme et que la politique d'intérêts divisait autant que la variété de « créance, » resta sous le régime honteux de traités qui la faisaient vassale et tributaire de la piraterie; elle se refusa toujours à une entente pour la destruction des corsaires. La question soulevée au Congrès de Vienne fut écartée par des diplomates qui abolirent la traite des noirs, avant d'avoir songé à réprimer l'esclavage des blancs. Les pirates barbaresques infestaient encore en 1816 les côtes des États de l'Église, de la Sardaigne et du royaume des Deux-Siciles. Lord Exmouth, envoyé pour les châtier une fois de plus, bombardait Alger et donnait encore l'exemple de ces négociations égoïstes qui avaient fait la force des corsaires, en faisant signer au dey un traité dans lequel aucune stipulation n'était inscrite pour la liberté générale des mers. Il fallut la conquête de l'Algérie pour permettre aux nations chrétiennes de s'affranchir des tributs qu'elles payaient au Maroc et aux régences barbaresques. Mais il serait aussi téméraire de compter sur la reconnaissance de l'Europe pour le service que lui a rendu notre établissement en Algérie, qu'il serait naïf de prétendre à celle des populations indigènes se rappelant avec attendrissement, comme l'aurait voulu l'abbé Raynal, la date de notre débarquement à Sidi Ferruch.

COMTE HENRY DE CASTRIES.

(1) *Histoire philosophique et politique des établissemens et du commerce des Européens dans l'Afrique septentrionale.* Ouvrage posthume de l'abbé Raynal. Paris, 1826, 2 vol. in-8°.